



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRG. No. 97. BERLIN, DEN 4. DEZEMBER 1907.

Der St. Stephans-Dom in Budapest. (Schluß aus No. 95.) Hierzu eine Bildbeilage.

Architekten: Nicolaus von Ybl und Jos. Kauser in Budapest. Von Architekt Karl Loris in Berlin.



Im Inneren des Domes, das infolge des Einbaues der mächtigen Kuppelpfeiler und des völligen Abschlusses des Chorumganges gegenüber der massigen äußeren Erscheinung einen verhältnismäßig kleinen Eindruck macht (vergl. auch den Grundriß in No. 95), vereinigen sich die architektonischen Gliederungen, reicher Skulpturenschmuck, trefflich komponierte Mosaikbilder nach Kartons von Benczur und Lotz und harmonische Farbengebung zu einer großartigen geschlossenen Wirkung. Der Architekt Kauser hat damit bewiesen, daß man in ihm einen ebenbürtigen Nachfolger von Ybl's gewählt hat.

Besonders vorteilhaft wirkt der Innenraum von der Orgelempore aus gesehen, mit dem freien Durchblick gegen die Kuppel hin und gegen den von Oberlicht reichlich bestrahlten Hochaltar, über dem sich die Halbkuppel der Apsis wölbt. Die Gesamtwirkung gewinnt ihren höchsten Reiz, wenn das Sonnenlicht durch

die farbigen Fenster hereinflutet und das Gold der Kapitelle und die buntfarbigen Marmorbekleidungen erglänzen läßt.

In echtem Marmor sind zwar nur der Altar und die Kanzel hergestellt, die Wandflächen dagegen in Stuckmarmor, der aber in trefflicher Ausführung sich dem natürlichen Marmorgutanpaßt. Dazu tritt der Schmuck venetianischen Glasmosaiks und vergoldeter Bronze. Besonders geglückt ist die Farbengebung. Einen gelblich graubraunen, aber doch warmen Grundton haben die Wandflächen erhalten, von denen sich die Pilaster in einem gesättigten feierlichen Rot (rouge imperial bzw. rosso antico) in wirkungsvoller Weise abheben. Den Abschluß bildet das licht gehaltene Hauptgesims, dessen unterer Fries eine etwas verwittert aussehende verde-antico-Tönung erhalten hat. Gurtungen und Gewölbe sind antik grau mit hellgrüner Abtönung gestrichen. Die Farbe des Kuppelgewölbes wird dabei mit wachsender Höhe immer lichter. An den Gliederungen, Kapitellen, Reliefs ist Vergoldung zur Anwendung gekommen.

Die Gesamtkosten des Bauwerkes haben 7,5 Millionen M. betragen. —

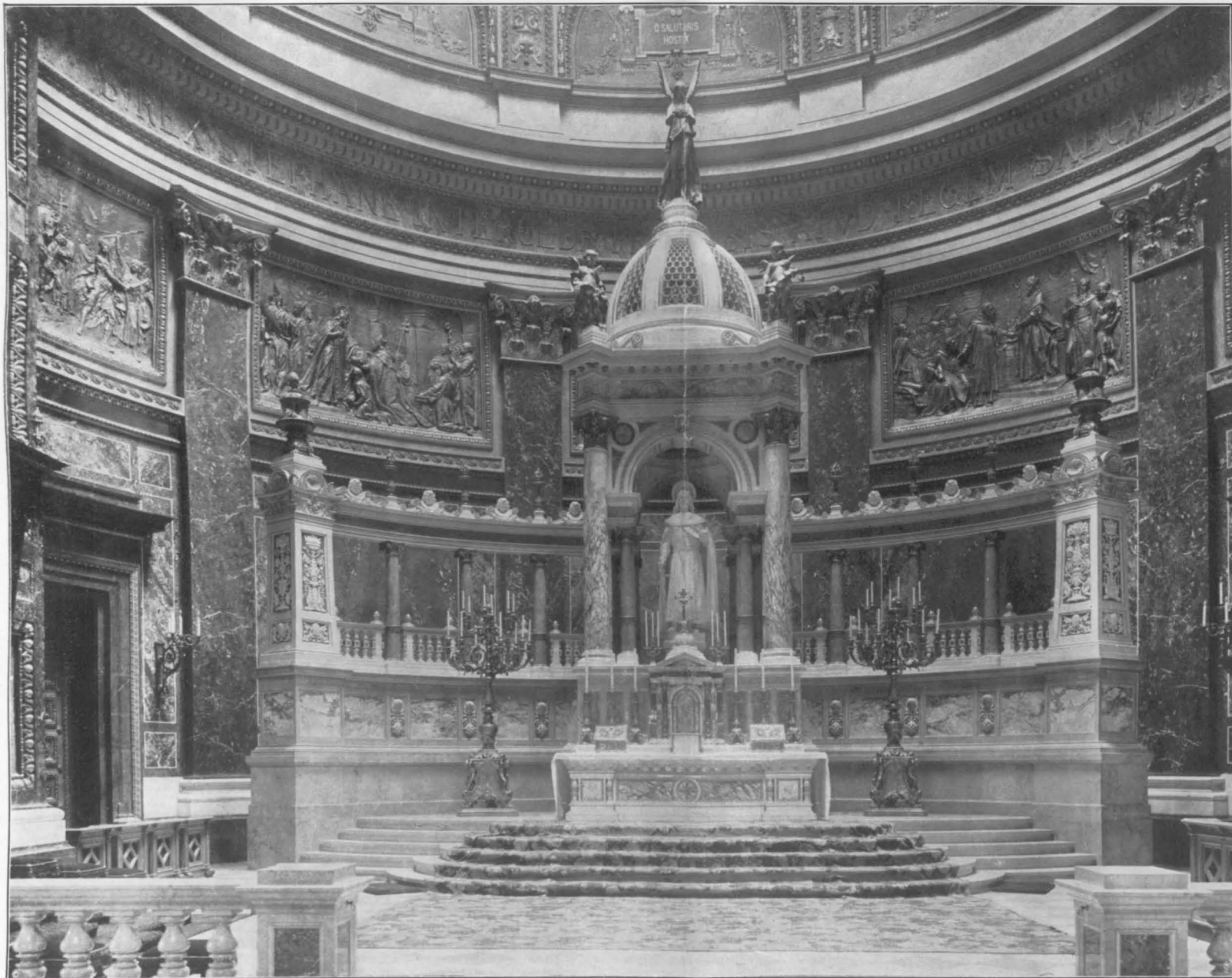
## Asphaltierung auf Steinpflaster.

Die Asphaltierung von städtischen Verkehrs- und Geschäftsstraßen in der üblichen Weise der Verlegung einer Stampfasphalt- oder Plattenschicht auf Beton-Unterlage ist für die Anlieger und Passanten in der Regel mit oft langwierigen Unannehmlichkeiten verbunden. Der Aufbruch der alten Befestigung, die Auskofferung der Fahrbahn für die neue Befestigung, das Einbauen des Betonbettes und das langsame Erhärten desselben bringen Schmutz und Staub, Störungen in der Bewegungssicherheit für Fuhrwerk und Fußgänger, sowie geschäftliche Einbußen mit sich.

Um die Bauzeit abzukürzen und diesen Uebelständen zu begegnen, wurde vom Unterzeichneten im Jahre 1903 auf der Eck-Straße in Düsseldorf ein Versuch gemacht, den Asphalt unmittelbar auf vorhandenem Steinpflaster minderwertiger Art zu verlegen. Eine 10 qm haltende Fläche alten Basaltlavasteinpflasters wurde tiefer gesetzt und in üblicher Weise eingerammt, bis es 5 cm tiefer als das andere liegen gebliebene Fahrbahnplaster lag. Hierauf wurde in gewöhnlicher Weise Stampfasphalt aufgetragen. Dieser Versuch bewährte sich vorzüglich. Der

Asphalt nahm keinerlei Veränderung an und hielt allen Verkehrsansprüchen so gut stand, daß im folgenden Jahre die ganze Straßenstrecke zwischen Shadow- und Kloster-Straße in gleiche Art und Weise der Neubefestigung genommen werden konnte.

Die die Asphaltierung vorbereitenden Arbeiten bestanden in der Tieferlegung des abgenutzten 14 Jahre alten Basaltlavasteinpflasters um 4 cm unter Regulierung der Straßenkrone und Auswechselung der verwitterten oder beschädigten bzw. bis zur Hälfte in der Höhe abgenutzten Steine. Wäre die starke Abnutzung namentlich in der Straßenkrone, welche dadurch das Quergefälle eingebüßt hatte, nicht eingetreten, so hätte von der gänzlichen Umlegung des Pflasters abgesehen werden können. Der Pflastersand wurde mit Zement 1 : 9 gemischt, das Pflaster unter mäßiger Anfeuchtung abgerammt und einige Tage ohne weitere Anfeuchtung für den Fahrverkehr gesperrt gehalten, worauf die 5 cm starke Stampf-Asphaltdecke in bekannter Weise aufgebracht wurde. Eine 50 qm haltende Fläche wurde im Anschluß hieran auf gleicher Unterbettung mit gepreßten Asphaltplatten auf Zement-Mörtel verlegt.



ER ST. STEPHANS-DOM  
 IN BUDAPEST. ARCHI-  
 TEKTEK: NICOLAUS V.  
 YBL UND JOS. KAUSER  
 IN BUDAPEST. \* \*  
 CHOR MIT ALTAR.  
 DEUTSCHE  
 \* \* BAUZEITUNG \* \*  
 XLI. JAHRGANG 1907  
 \* \* \* NO. 97 \* \* \*

Beide Asphaltbahnen haben sich bisher tadellos gehalten. Es sind unter dem schwereren und leichten Verkehr mittlerer Stärke keinerlei Unebenheiten, Verschiebungen oder Risse eingetreten. Es ist zwischen dem benachbarten Asphalt gleicher Herkunft, auf Beton verlegt, und dem Versuchsbelag keinerlei Unterschied bemerkbar. Besonders wichtig dürfte das Ausbleiben der im Betonbett in gewissen Abständen gewöhnlich auftretenden Quersprünge, Temperaturreisse in der Regel genannt, für die Haltbarkeit und Dauer des Asphaltbelages sein.

Das vielfach unter rechtsfahrendem Verkehr und Sonnenhitze bemerkte Verschieben und Welligwerden des Asphaltes ist bisher nicht eingetreten und wird vermutlich nie eintreten können, weil sich der Asphalt in die Pflasterfugen unter seiner Nachkomprimierung einpreßt. Die Aufnahme des ersten kleinen Versuchsbelages zeigte einen genauen Abdruck des darunter liegenden Steinverbandes mit seinen Unebenheiten und Fugen.

Die Fertigstellung der 560 qm messenden Fläche geschah in 10 Tagen, hätte aber bei Benutzung von Nachschichten in 5—6 Tagen erreicht werden können. Bei Herstellung eines Betonbettes würde mindestens die Arbeitsdauer um die Zeit verlängert worden sein, die der Beton zum Abbinden nötig hat, um die Aufnahme des Stampf-Asphaltes zu gestatten, also 10—12 Tage, sodaß im ganzen 15—18 Tage Arbeitszeit erforderlich geworden wären. Wird nun aber angenommen, daß eine neu zu befestigende Straße von vornherein mit einem minderwertigen Steinpflaster auf guter Unterbettung in solcher Höhe und mit solchem Quergefälle gepflastert wird, um später den Asphalt aufnehmen zu können, so werden sich die Arbeitszeiten und namentlich auch die Kosten noch weiter herabmindern lassen.

Im vorliegenden Versuchsfalle wurden für die 560 qm für Erd- und Pflasterarbeiten 824,70 M. und für die Asphal-

tierung 3624,34 M., zusammen 4467,04 M., ausgegeben; oder für 1 qm 7,98 M., während die Asphaltierung nach diesseitigen Vertragspreisen auf Betonbett rd. 10 M. gekostet haben würde. Es sind mithin 2 M. für 1 qm an der reinen Neubefestigungsarbeit gespart worden.

Wird, wie oben angenommen, ein minderwertiges Pflaster zum Preise von etwa 6,5 M. qm neu hergestellt und der Asphalt unmittelbar darauf gelegt, so kann das Quadratmeter dieser endgültigen Befestigung zuzüglich der ersteren nur 13,90 bis 14 M. Kosten verursachen, wobei die Verkehrsstörungen auf ein Mindestmaß herabgesetzt sein würden, da keine Erdarbeiten, sondern nur geringe Pflasterregulierungen nötig sein werden. Wird aber der Asphalt auf einer 15—20 cm starken Betonunterlage später als endgültige Befestigung auf einer früher tiefliegend zur Aufnahme des Pflasters eingebauten Macadamisierung hergestellt, so kostet hier 1 qm der Gesamtbefestigung 15,40 M.

Wird die Asphaltierung an Stelle einer auf planmäßiger Höhe früher chaussierten oder mit Steinen gepflasterten Straße als endgültige Fahrbahnbefestigung gewählt, so werden die Kosten ohne Nebenarbeiten für Auskoffnung, Betonierung und Asphaltdecke für 1 qm zwar gleichfalls rd. 14 M. betragen; die Arbeitsdauer ist aber in diesem Falle dreimal so groß und die Verkehrsstörung so erheblich, daß aus diesem Grunde die Asphaltdecke, auf Steinpflaster unmittelbar verlegt, immer noch den Vorzug verdient. Ein weiterer wesentlicher Vorteil dieser Befestigungsweise ist schließlich darin zu finden, daß bei Ausgrabungen im Straßenkörper die teuren zeitraubenden Betonaufrüche wegfallen und die stauberregenden Makadamisierungen als Provisorien verdrängt werden, an deren Stelle billige weiche Pflastersteinflächen so lange treten, bis der Anbau in der Straße so weit vorgeschritten ist, daß die Asphaltierung angebracht erscheint. —

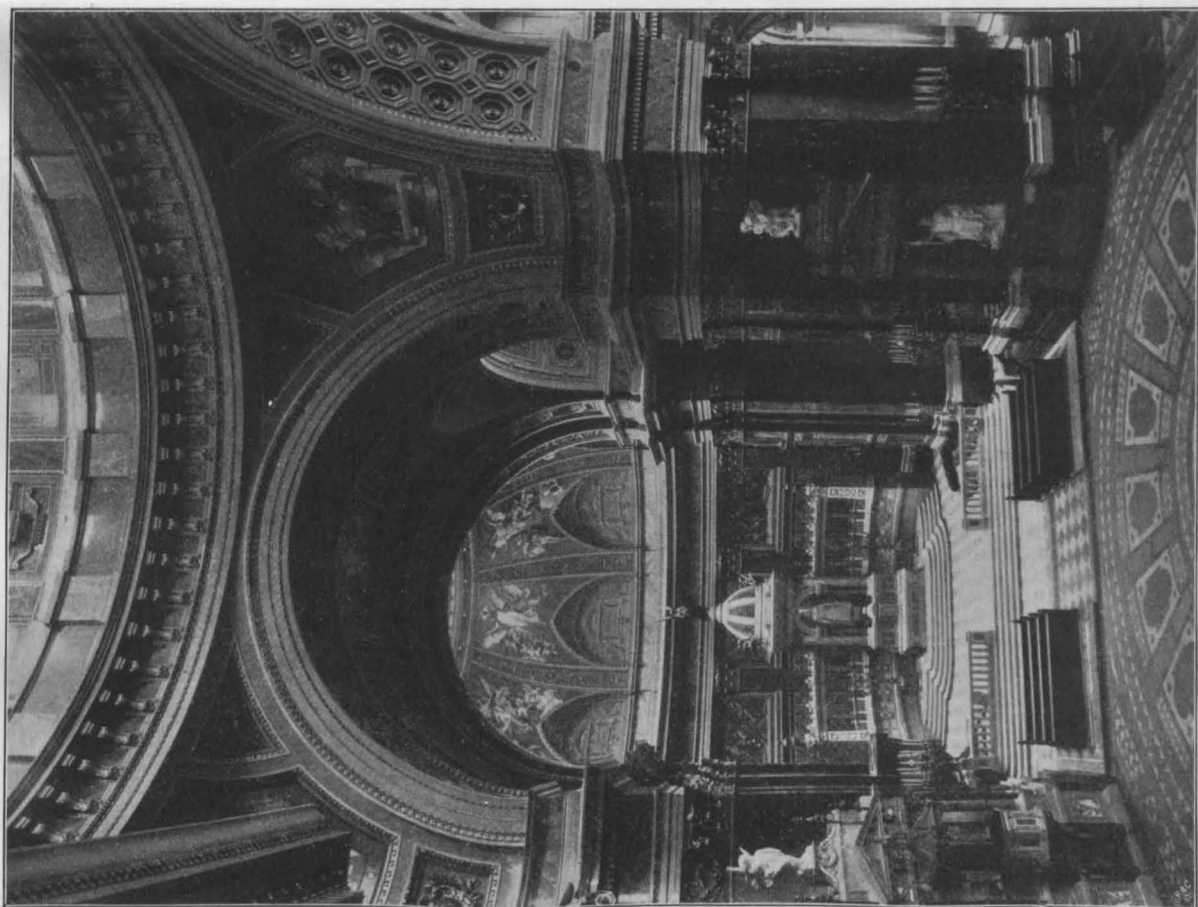
G. Tharandt, Stadtbaurat in Düsseldorf.

### Vereine.

**Verein für Deutsches Kunstgewerbe.** In der Versammlung vom 22. Okt. d. J. sprach Landesbrt. Prof. Th. Goecke über „Die bauliche Ausgestaltung von Groß-Berlin“. Seine Ausführungen waren in kurzem etwa folgende: Es ist noch nicht lange her, daß man den Städtebau als eine Kunst wiedererkannt hat, nachdem man lange Zeit dem Ingenieur und Geometer allein das Planen der Straßenzüge überlassen hatte. Der Bau und Ausbau von Groß-Berlin aber ist eine Aufgabe der Kunst, also ist es daher richtig, daß die „Vereinigung Berliner Architekten“ und der „Architekten-Verein zu Berlin“ durch ihre bekannte Denkschrift den ersten Schritt dazu getan haben, einen Wettbewerb zur Erlangung eines Grundplanes von künstlerischen Gesichtspunkten aus zu beschaffen. Groß-Berlin wird in etwa 30 Jahren statt der heutigen 3 Millionen wenigstens 6 Millionen Einwohner zählen. Der Zusammenschluß aller Faktoren ist notwendig, um einen einheitlichen Bebauungsplan zu erlangen. Ein Umkreis von 25 km Halbmesser soll ins Auge gefaßt werden; er schließt Potsdam, den Döberitzer Uebungsplatz, Bernau und die Müggelberge in sich. Der Grundplan bildet aber, indem er allen Bedürfnissen und Eigenheiten der Bevölkerung Rechnung trägt, Schönheiten sucht, Grundsätze für die Neubebauung und Verbesserung des Vorhandenen festlegt, nur ein Gerippe für das, was die Gemeinden weiter für sich auszugestalten haben. Das Stadtgebiet von Wien bedeckt 178 qkm, das von Berlin nur 63; London ist, weil es im Grunde aus lauter Einzelgemeinden besteht, zu überaus kostspieligen Durchbrüchen gezwungen, um seinem Verkehr die notwendigen Schläuche zu öffnen. Wächst Berlin so weiter wie bisher, so werden in 30 Jahren wenigstens 400 qkm bebaut sein. Jedoch erscheint eine weiträumigere Bebauung erwünscht, und darüber hinaus sind noch Gärten, Wälder und Wiesen, Sport- und Spielplätze, Friedhöfe, Truppenübungsplätze, Rennbahnen, öffentliche Versammlungsplätze usw. nötig, sodaß eine Fläche von insgesamt 2000 qkm für den Grundplan nicht zu weit gegriffen sein dürfte. Das Straßenbild Berlins wird heute durch die Straßenbahn bestimmt, die im Gegensatz zu anderen Hauptstädten, wie z. B. Paris und London, auch die Straßen der inneren Stadt befährt. Es sind aber für den durchgehenden Verkehr im Inneren der Stadt Untergrundbahnen erforderlich, für den Verkehr mit den Vororten Schnellbahnen, für den Außenverkehr Einschnittbahnen. Hochbahnen schädigen fast immer die benachbarte Bebauung; nur für den Fernverkehr werden sie nicht zu entbehren sein — es fragt sich dann aber, ob man sie auf Damm-schüttungen, von Straßen begleitet, ausführen oder als Viadukte durch die Baublöcke hindurchleiten soll. Jedenfalls müssen sowohl die Eisenbahnen mit ihren Entladeplätzen, als ganz besonders auch die Wasserstraßen in den Plan von Groß-Berlin mit einbezogen werden. Viele und breite Straßen, insbesondere Radialstraßen, wozu die Döberitzer

Heerstraße das erste großzügigere Beispiel gegeben, wird man brauchen; vorteilhaft sind sie als Parkstraßen oder auch als Monumentalstraßen zu gestalten. Sehr wichtig ist es, die Uferstraßen zu benutzen und dadurch der in Berlin herrschenden Neigung entgegenzutreten, die Wasserfläche durch Umbauung einzuschließen. Glanzpunkte jeder Stadt sind ihre Plätze, aber die sternförmigen sind, wenn zu klein, wie der Potsdamer Platz lehrt, unheilvoll. Viel besser schon größere Rundplätze, um deren Mitte herum der Verkehr immer in gleicher Richtung geleitet wird, wie z. B. auf dem Belle-Alliance Platz. Aber die Straßenöffnungen wirken auf solchen Plätzen unschön, wenn sie nicht, wie durch Bruno Schmitz auf dem Friedrichs Platze in Mannheim, durch Ueberbauung geschlossen werden. An den Hauptstraßen und freien Plätzen sollen die monumentalen öffentlichen und privaten Gebäude sich erheben. Gesichtspunkte, wie sie im Wiederaufbau von San Francisco jetzt verfolgt werden, insbesondere die Trennung von Geschäfts-, Industrie- und Wohnvierteln, werden auch in Groß-Berlin anzustreben sein, und ähnlich wie auf dem Telegraphenberg in San Francisco könnte man sich z. B. auf den Müggelbergen einen wehevollen Monumental-Festplatz denken. An den Plätzen sind die Hauptverkehrsstraßen nur an einer Seite hinzuführen; eine schematische Bebauung ist so viel wie möglich zu vermeiden, Wohnstraßen und Innengärten, nur am Rande umbaute Baublöcke sind anzustreben. Auf den Vororten müssen die Geschäftsstraßen mit geschlossener Bebauung durch die Straßen mit offener Bebauung sich hindurchziehen. Eine freiere Gestaltung der Vorgärten, Einfriedigung durch Hecken, niedrige Mauern und dergleichen ist einzuräumen. Schon jetzt müssen die Gemeinden durch Ankäufe von Ländereien, beispielsweise am Berlin-Stettiner Kanal, dafür sorgen, daß hinreichend Raum für Arbeiterwohnungen gewonnen wird; Erbpacht und Selbstbebauung geben da den Gemeinden wirksame Mittel an die Hand, gegen die Bodenpreissteigerung anzukämpfen. Wien beabsichtigt, ringsum das Stadtgebiet einen Wald- und Wiesengürtel mit einem Aufwand von 50 Mill. Kr. anzulegen, um dadurch seinen Einwohnern gesundheitlich zu nutzen. Die Parkflächen, über die Berlin verfügt, sind im Grunde genommen noch gering, deshalb muß auch Berlin dafür sorgen, daß es von einem vollständigen Wald- und Wiesengürtel eingeschlossen wird. Im Südwesten, im Südosten und im Norden der Stadt sind die Waldflächen und die waldumgrenzten Wasserflächen reichlich genug vertreten, im Süden nicht. Beizeiten muß dafür gesorgt werden, daß das erforderliche Gelände in den Besitz der Gemeinden gelangt. Vom Staate darf erwartet werden, daß er den Gemeinden die Waldgebiete nur zu dem für Forstland gültigen Preise abgibt, unter Vorbehalt der Nachforderung, falls das Gebiet bebaut wird. An dem durch Schnellbahnen in kürzester Frist erreichbaren Wald- und Wiesengürtel wird sich eine Ringstraße hinziehen, an der städtische Parkgärten als

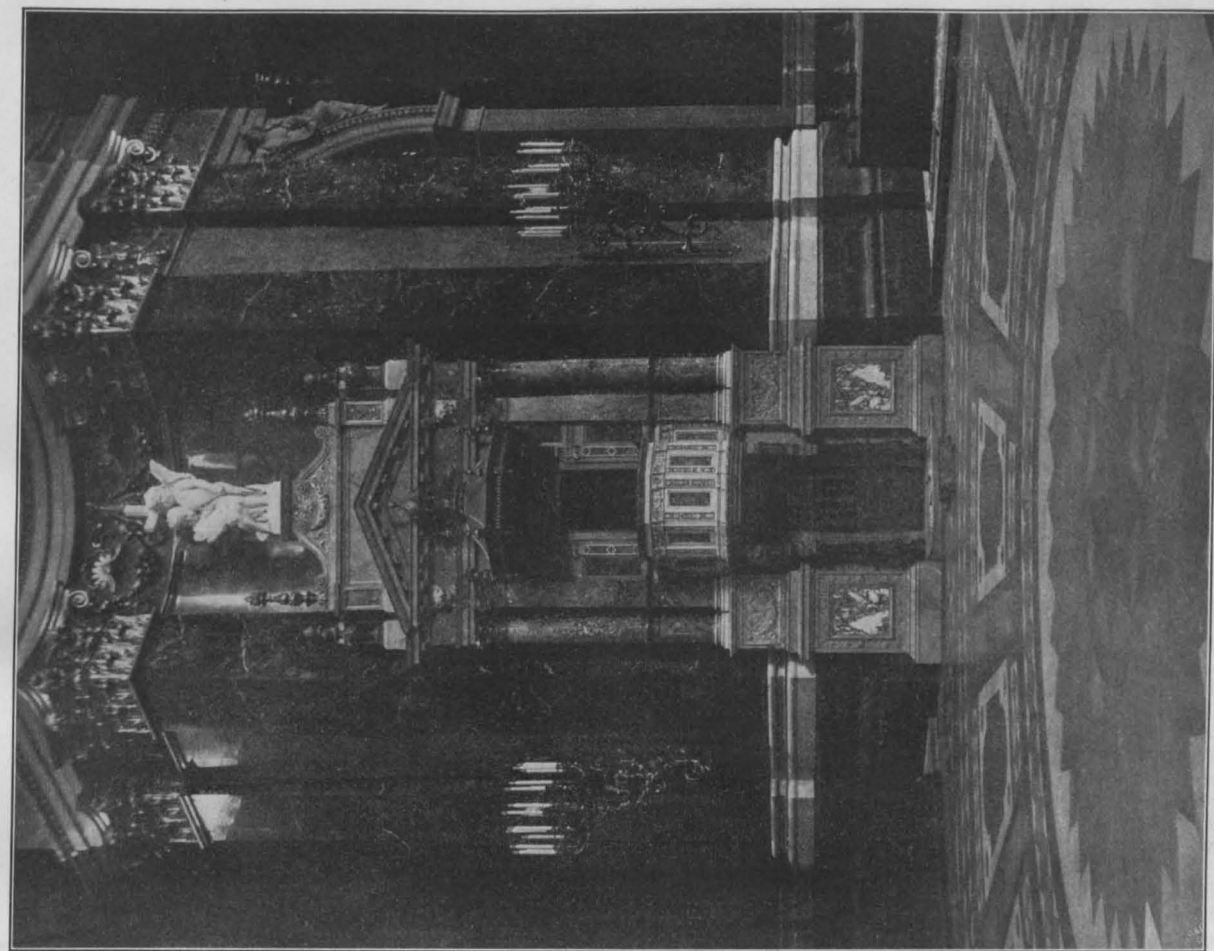




Blick aus dem Kuppelraum gegen die Chor-Apsis.

**Der St. Stephans-Dom in Budapest.**

Architekten: Nicolaus von Ybl und Jos. Kaiser in Budapest.



Kanzel an einem Vierungspfeiler der Kuppel.

Laubenkolonien liegen, Spiel- und Uebungsplätze, Ausstellungsplätze, Rennbahnen und Friedhöfe. Diesen Friedhöfen wird eine bessere, weiträumig für die Dauer berechnete Ausgestaltung zuteil werden müssen. — Das, was heute bereits be-

steht, wird durch die Ausgestaltung von Groß-Berlin vielfache Beeinflussung erfahren; der eine oder andere große Durchbruch, z. B. die Verbreiterung der Friedrich Straße zwischen Behren- und Georgen Straße, wird vielleicht unver-



meidlich sein. Aber dadurch, daß man Straßenbahnlinien unter die Erde verlegt, wird man auch manchem sonst notwendigen Durchbruch begegnen können. Grundpläne für ein Groß-Berlin wird wohl ein Einziger ersinnen können, aber nur in den Grundzügen. Der Ausbau wird Aufgabe Vieler sein, mit einem Stadtbaukünstler an der Spitze. —

**Architekten - Verein zu Berlin.** Vers. am 4. Nov. 1907. Vors. Hr. Reg.-Bmstr. F. Eiselen.

Nach kurzen geschäftlichen Mitteilungen des Vorsitzenden spricht Hr. Reg.- u. Bmt. Hasak über das Thema: „Der Ziegelbau, ein Jungbrunnen künstlerischer Eigenart“. Redner schickte seinen Ausführungen eine kurze historische Uebersicht über die Anwendung des gebrannten Tones in Assyrien, bei den Griechen, in Italien zu allen Zeiten, in der nordostdeutschen Tiefebene voraus, ging dann auf die Ziegelbauten der antiken Schule in Berlin ein und verbreitete sich darauf im einzelnen über die Vorzüge des Ziegelbaues, die Frage der Farbe, der Abmessungen, der Oberflächenbehandlung, der Ausfugung usw. Redner steht, wie schon aus dem Thema selbst hervorgeht, auf dem Standpunkte, daß der Ziegelbau in unserer Zeit zu Unrecht hinter dem Putz- und Steinbau zurückgestellt werde, daß eine Wiederaufnahme desselben erwünscht sei, und daß Bestrebungen, die auf eine Hebung des Ziegelbaues abzielen, vom Verein unterstützt werden können. Er ging dann näher auf die Bestrebungen des „Vereins für Ton-, Zement- und Kalkindustrie“, der durch seinen Vorsitzenden, Hrn. Fabrikbes. March, und durch seinen Schriftführer, Hrn. Dr. Fiebekorn, sowie durch eine größere Anzahl von Mitgliedern vertreten war, ein und unterstützte dessen Absicht, Wettbewerbe zu veranstalten, deren Gegenstand der Entwurf von Fassaden in Ziegelbau für der Praxis entnommene Aufgaben sein soll.

An den Vortrag schließt sich eine lebhafte Aussprache an, an welcher sich namentlich die Hrn. J. Otzen, Hoßfeld, Hasak, March, Dr. Fiebekorn beteiligen. Hr. Otzen verbreitet sich in längerer Ausführung über die Gründe, die zum Niedergang des Ziegelbaues in unserer Zeit geführt haben, eine Erscheinung, die er gewiß bedauert habe, da er ja den Ziegelbau selbst in ausgedehntem Maße angewandt habe. Er könne sich aber der Ansicht nicht verschließen, daß hier ein natürlicher Entwicklungsgang vorliege. Er verspreche sich daher auch nicht allzuviel von Mitteln, die diesen natürlichen Prozeß beschleunigen und den Ziegelbau rascher, als es sonst der Fall sein werde, wieder in Aufnahme bringen sollten. Er stehe aber dem Gedanken, solche Wettbewerbe zu veranstalten, keineswegs ungünstig gegenüber. Hr. Hoßfeld weist besonders auf die Bestrebungen der preuß. Staatsbauverwaltung hin, die sich des Ziegelbaues nachdrücklich angenommen habe. Er warne aber davor, durch künstliche Behandlung des Materiales in Farbe und Oberfläche Wirkungen erreichen zu wollen, die das Material bei naturgemäßer Behandlung nicht biete, denn man müsse dann andere, sehr wertvolle Eigenschaften des Ziegels dafür in den Kauf geben. Die allgemeine Stimmung der Versammlung geht aber schließlich doch dahin, daß man die Bestrebungen des Vereins unterstützen könne und daß der Architekten-Verein sich bereit erklären solle, mit ihm zusammen Bedingungen für die Veranstaltung solcher Wettbewerbe aufzustellen. Die Hrn. Hasak und Fürstenau werden für die Führung dieser Verhandlungen gewählt. —

#### Vermischtes.

**Das Zeppelin'sche Luftschiff-Unternehmen im Reichshaushalts-Entwurf für 1908.** Der Etat des Reichsamtes des Inneren enthält einen Betrag von 2,15 Mill. M. zur Gewährung einer Entschädigung an den General der Kavallerie z. D. Dr.-Ing. Grafen von Zeppelin und zur Erwerbung der beiden von ihm erbauten Luftschiffe. Dazu werden folgende Erläuterungen gegeben: „Das Luftschiff des Grafen Zeppelin hat bei den Versuchsfahrten am 24., 25., 26., 28., 30. September und 8. Oktober 1907 einwandfrei die großen Eigenschaften, die dem starren System innewohnen, erwiesen. Die Stabilität der Längsachse in horizontaler Richtung ist auch während der schnellsten Fahrt erhalten geblieben. Während die Seitensteuerung sich zwar als ausreichend, aber doch bei böigem Winde und ungleichmäßigen Windstrombahnen als etwas schwierig und daher einer leicht auszuführenden Verbesserung als bedürftig erwiesen hat, bewährte sich die Höhensteuerung im vollsten Maße. Der Führer war zu jeder Zeit imstande, mit Hilfe der Höhensteuerung durch Aenderung der Neigung ihrer Horizontflächen, das Luftschiff lediglich durch dynamische Wirkung in wechselnde Höhenlagen zu bringen. Das Herabgehen aus der Höhe auf die Bodenseefläche vollzog sich ohne Schwierigkeit. Während der Fahrt sind weder Schwankungen noch Stöße zu spüren. Beim Arbeiten beider Motore erreichte das Luftschiff eine eigene Geschwindigkeit

von rd. 50 km in der Stunde. Die längste Fahrtdauer am 30. September 1907 betrug rd. 8 Stunden. Die Fahrt wurde nur abgebrochen, um nicht in der Dunkelheit zu fahren. Ballast und Benzinmenge hätten völlig genügt, um eine Fahrt von gleicher oder größerer Dauer daran anzuschließen. Das Schiff hat die in die Zeit vom 24. September bis 8. Oktober fallenden Aufstiege mit der gleichen, nur ganz gering vermehrten Gasfüllung zurückgelegt. Diese Eigenschaften rechtfertigen es, schon jetzt die Mittel vorzusehen, um das bereits vorhandene und das im Bau befindliche zweite Luftschiff des Grafen Zeppelin für Reichszwecke zu erwerben, wobei indessen der Ankauf davon abhängig gemacht werden soll, daß es Graf Zeppelin im Laufe des Jahres 1908 gelingt, mit seinen Schiffen die sowohl hinsichtlich der Dauer der Fahrt wie der Geschwindigkeit, der Erreichung großer Höhen und der Sicherheit des Landens auf festem Boden zu stellenden Anforderungen der Reichsverwaltung zu erfüllen. Für die Bemessung des Kaufpreises sollen diejenigen Aufwendungen berücksichtigt werden, die Graf Zeppelin im Laufe seiner mehr als 15 Jahre umfassenden Versuche aus eigenem Vermögen und aus ihm gegen Verpflichtung der Rückgabe dargeliehenen Mitteln gemacht hat, unter Abzug aller Summen, die ihm schon bisher aus öffentlichen Fonds des Reiches und der Einzelstaaten, aus Lotterien oder Sammlungen ohne Rückgabeverpflichtung zugeflossen sind. Hiernach ergibt sich ein Preis von rd. 1650000 M. Daneben soll dem Grafen Zeppelin eine Entschädigung für seine eigene Arbeit gewährt werden. Für ihre Bemessung ist zu berücksichtigen, daß Graf Zeppelin unter den schwierigsten Verhältnissen und gegen Widerstände mannigfachster Art mit bewundernswerter Ausdauer und schöpferischem Geiste die Frage der Lenkbarkeit des Luftschiffes zu einer bisher nicht übertroffenen Lösung geführt, und daß er seit dem Jahre 1892 seine gesamte Arbeitskraft ausschließlich der Erreichung dieses Zieles gewidmet hat. Danach dürfte es angemessen sein, die Entschädigung auf den Betrag von 500000 M. zu bemessen. In Anbetracht dieser Leistungen des Reiches ist in Aussicht genommen, gegebenenfalls für den Bezug weiterer Luftschiffe Vorzugspreise durch ein entsprechendes Abkommen auszubedingen.“ —

**Denkmäler für Großherzog Friedrich von Baden.** Zu den Ausführungen unter dieser Ueberschrift auf S. 664 erhielten wir von Hrn. Bmt. A. Williard in Karlsruhe die nachfolgende dankenswerte Richtigstellung:

„Die Arkadenbauten am Friedrichsplatz in Karlsruhe sind nicht Hochstetter's, sondern ebenfalls Berckmüller's Werk. Ueber die architektonische Gestaltung des letzten Teiles des Erbprinzen-Gartens war anfangs der 60er Jahre ein Wettbewerb eröffnet, aus welchem Architekt Gmehl als Sieger hervorging, ohne indes mit der Ausführung betraut zu werden. Einige Jahre später besorgte diese Berckmüller nach seinen eigenen Plänen und Werkrisen.“ —

#### Wettbewerbe.

**Einen Wettbewerb betr. Entwürfe für ein neues Gesellschaftshaus der Neumarkt-Schützengesellschaft in Halle a. S.** erläßt der Vorstand mit 3 Preisen von 1000, 600 und 400 M. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. kgl. Bauinsp. Illert, Reg.-Bmstr. Knoch, Bmstr. Lehmann und Bmstr. Kuhnt, sämtlich in Halle. Unterlagen gegen 1,5 M. durch den Bmstr. Th. Lehmann, Albrecht-Straße 43 in Halle. —

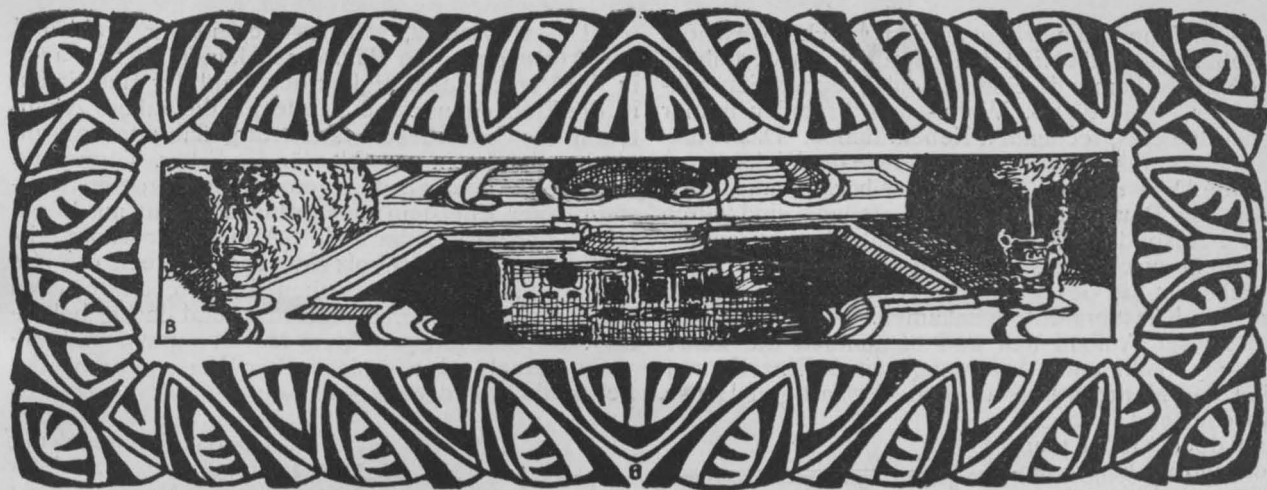
**Ein Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Gebäude für ein Realgymnasium in Mariendorf bei Berlin** wird für im Deutschen Reiche ansässige deutsche Architekten zum 28. Februar 1908 erlassen. Es gelangen 2 Preise von 2000 und 1200 M. zur Verteilung. Für Ankäufe stehen 500 M. zur Verfügung. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Geh. Ob.-Bmt. Delius und Geh. Bmt. Schulze in Berlin, sowie Landbauinsp. Fischer in Groß-Lichterfelde. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch den Gemeinde-Vorsteher in Mariendorf. —

**In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau einer höheren Mädchenschule in Forst (Lausitz)** liefen 160 Arbeiten ein. Den I. Preis errangen die Hrn. Beck & Hornberger in Aschersleben und Reutlingen; den II. Preis gewann Hr. Joh. Kraaz in Schöneberg; den III. Preis erhielten die Hrn. L. Bühner und W. Pfeiffer in Stuttgart. Zum Ankauf wurden empfohlen Entwürfe der Hrn. F. Müller in Stuttgart, Dimmler & Scholze in Dresden, A. und F. Herold in Leipzig, Graf & Roeckle in Stuttgart und Eug. Seibert in Darmstadt. Die Entwürfe sind bis 8. Dez. in der Turnhalle des Gymnasiums ausgestellt. —

**Inhalt:** Der St. Stephans-Dom in Budapest. (Schluß.) — Asphaltierung und Steinpflaster. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

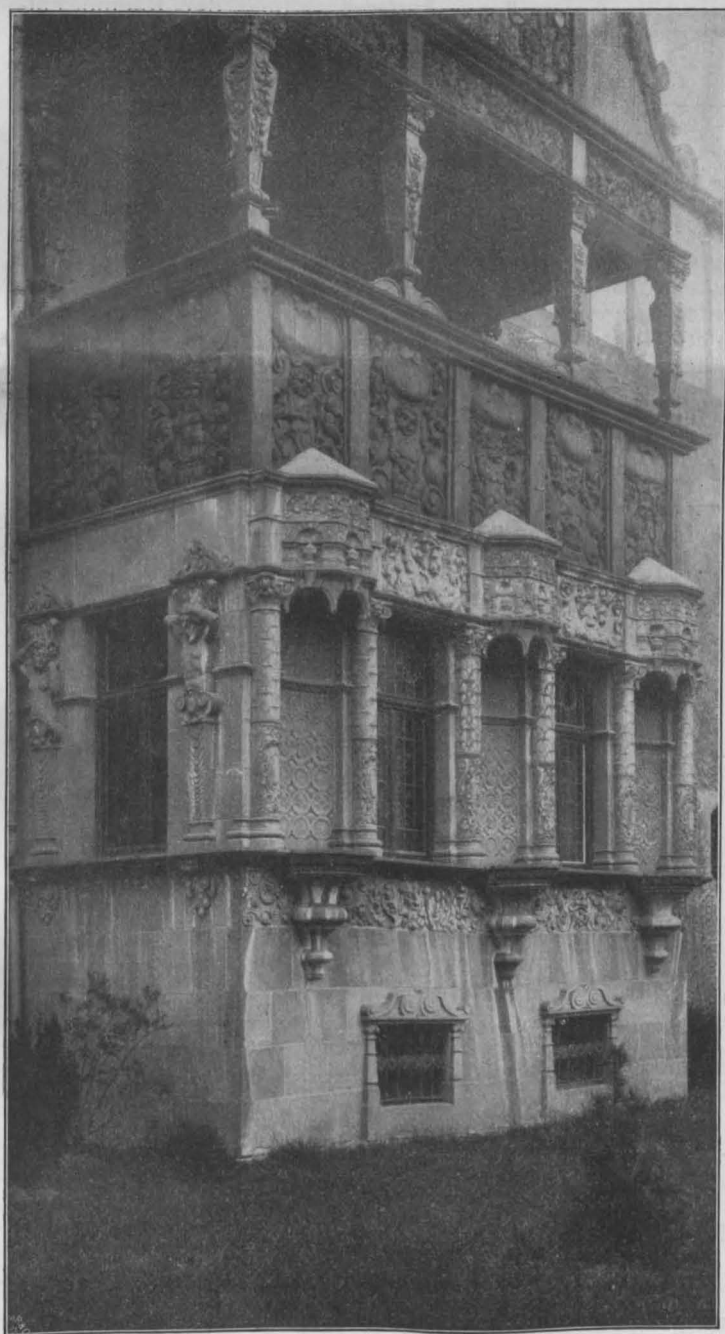
Hierzu Bildbeilage: Der St. Stephans-Dom in Budapest.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRG. N<sup>o</sup> 98. BERLIN, DEN 7. DEZEMBER 1907.



Ausbildung eines Vorbaues der Südseite.

## Haus Osterroth in Coblenz.

Architekt: Willy Bock in Coblenz.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 688 u. 689.

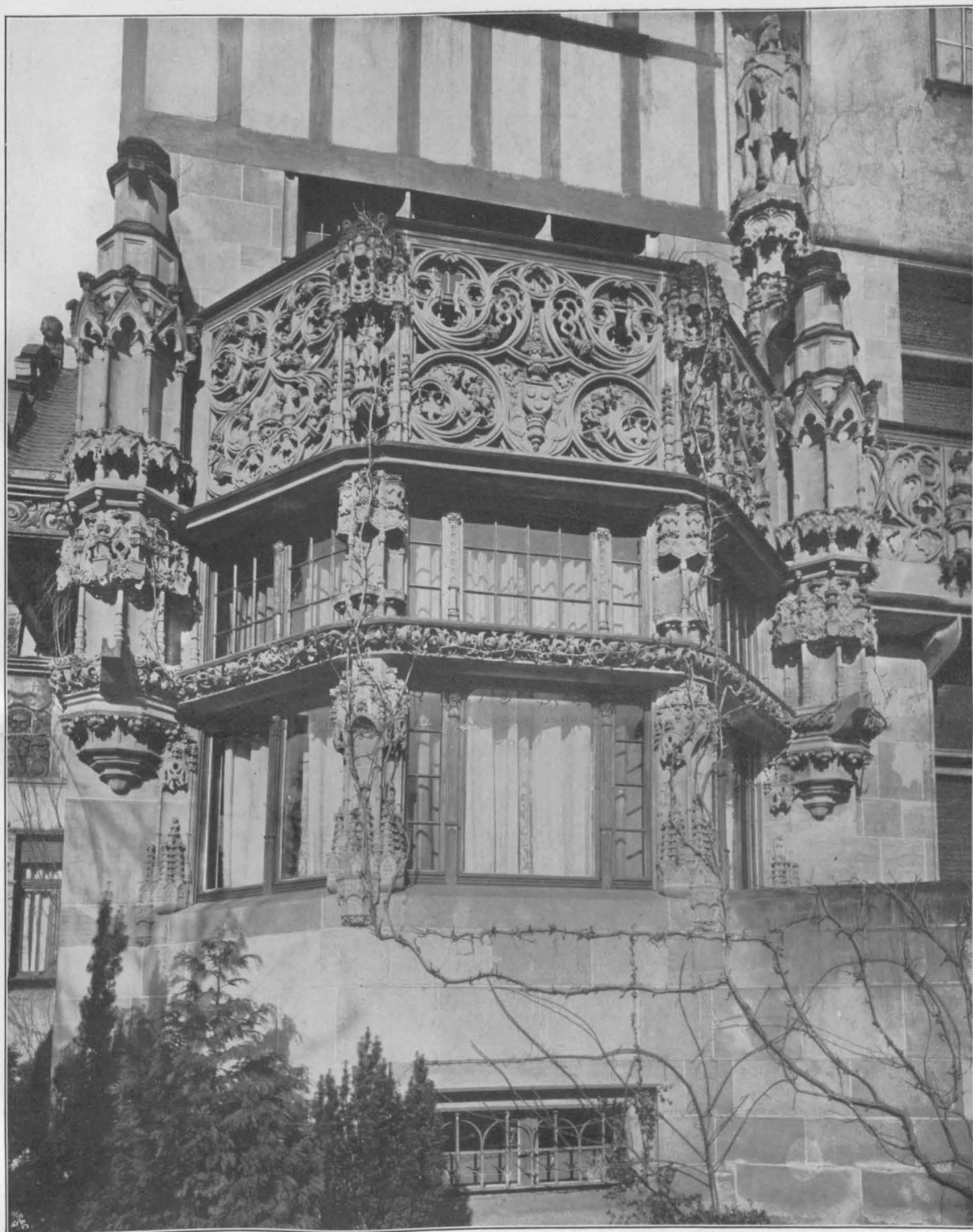


Das eigenartige Wohnhaus, welches wir in den Abbildungen dieser Nummer zur Darstellung bringen, ist der Wohnsitz eines rheinischen Kunstfreundes, des Herrn Baron von Osterroth in Coblenz, welcher dem Architekten zur Errichtung

dieses Hauses neben voller Freiheit in der Gestaltung des Aeußeren die ansehnliche Summe von 350 000 M. zur Verfügung stellte. Leider gewährte der Besitzer dem Künstler die Freiheit der Gestaltung nicht auch für die Anlage des Grundrisses; die Grundrißanordnung wurde vielmehr, dem Wunsche des Bauherrn entsprechend, dem Grundriß eines anderen Hauses nachgebildet, in welchem er früher wohnte. So sehr man es vom Standpunkte praktischer Wohnlichkeit verstehen kann, wenn ein Bauherr für einen neuen Wohnsitz die Wohnverhältnisse geschaffen sehen möchte, die ihm durch jahrelange Gewohnheit zu angenehmen und behaglichen geworden sind, so sehr kann man auch das Gefühl des Architekten nachempfinden, der die ihm gegebene Richtschnur als eine Fessel betrachtet, namentlich wenn, wie es in unserem Falle das Aeußere des in Rede stehenden Hauses zeigt, eine weitgehende künstlerische Freiheit zur Eigenart seines Schaffens geworden ist. Womit wir aber nicht sagen wollen, daß die Ungebundenheit des Aeußeren einen gleichwertigen Widerklang im Grundriß hätte finden müssen; immerhin aber hätte der Gegensatz zwischen Grundriß und Aufbau geringer sein können, als er durch Berücksichtigung der Wünsche des Bauherrn sich eingestellt hat.

Zur Grundriß-Anlage selbst ist wenig zu bemerken. Das in zwei Hauptgeschossen und einem ausgebauten Dachgeschoß sich erhebbende Haus gruppiert im Erdgeschoß um eine stattliche Halle mit seitlichem Hauptzugang die Gesellschafts- und Wohnräume, bestehend aus dem Zimmer des Herrn, dem Salon, dem Wohnzimmer und dem Speisezimmer. Die Küche mit Speisekammer und





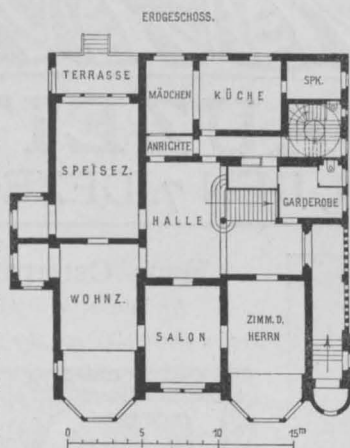
ILLA VON OSTERROTH IN  
 COBLENZ. \* ARCHITEKT:  
 WILLY BOCK IN COBLENZ.  
 \*\*\* ERKER AN DER \*\*\*  
 \*\* STRASSENFRONT. \*\*  
 \* \* \* \* \*  
 DEUTSCHE  
 \*\*\* BAUZEITUNG \*\*\*  
 XLI. JAHRGANG 1907 \* NO. 98



anderen Nebenräumen liegt auf dem gleichen Geschoß. Im Ober-Geschoß befinden sich in ähnlicher Verteilung ein Arbeitszimmer der Söhne, Schlafzimmer, Schrank-Zimmer, Frühstücks-, Wohn- und Fremdenzimmer nebst den entsprechenden Nebenräumen. Das Dach-Geschoß enthält Vorratsräume, sowie die Wohnräume für die Diensthofen. In das etwas herkömmliche System der Raum-Anlage und -Verteilung sind durch Erker-Ausbildungen, Terrassen-Anlagen und andere architektonische Mittel Elemente eingeführt worden, welche für die Gestaltung des Aufbaues den Absichten des Künstlers entgegenkamen.

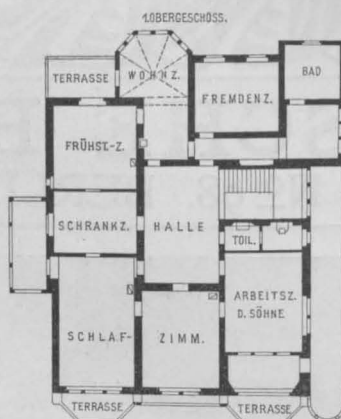
Dieser Aufbau nun und namentlich die künstlerische Wahl und Ausbildung seiner Einzelformen sind das Merkwürdige an dem eigenartigen Hause.

Anscheinend wahllos und doch wieder planvoll sind die heterogensten Stil-Elemente zu einem immerhin leidlich einheitlichen Ganzen zusammengeschweißt. Wer an dem Hause das vermisst, was man bisher im landläufigen Sinne des Wortes Einheitlichkeit zu nennen gewohnt war, muß doch zugeben, daß ein bestimmt erkennbarer Wille die verschiedensten Schmuckteile zu einer Schöpfung vereinigte, die ihr Seitenstück etwa in den Werken der Baugeschichte findet, die auf der Grenze zweier Kunstperioden stehen und den Kampf einer kommenden mit einer gehenden Kunst-Anschauung darstellen. Wir denken hier z. B. an die architektonische Ausbildung des Sebaldus-Grabes des Peter Vischer in Nürnberg, ohne aber damit diese Parallele weiter als eben auf diesen einen Umstand ausdehnen zu wollen. Denn es handelt sich in unserem Falle um den Beginn einer Gärung, der ohne Zweifel in absehbarer Zeit eine Abklärung folgen wird.



Das Uebermaß, welches sich in der Wahl und der Anwendung der Bauformen kundgibt, tritt auch in der Verschiedenartigkeit der Wahl der Materialien in die Erscheinung. So wurde für die äußere Architektur des Gebäudekernes ein rot geflammerter lothringischer Sandstein gewählt, für die Erker, Türme und sonstigen Anbauten dagegen gelber Cordeler Sandstein, roter Eifelstein und grüner Dolomit aus Westfalen. Für die sichtbare Holz-Architektur wurde teils Eichen-, teils Kiefernholz verwendet. Auch die einzelnen Mauerflächen zwischen den Architekturteilen wurden durchaus verschiedenartig und -farbig behandelt: sie sind mit gefärbtem Mörtel geputzt und teilweise gemalt oder in plastischer Weise geschmückt. Selbst die Dachdeckung zeigt eine gewollte Abwechselung in der Wirkung, indem das Hauptdach mit dunkelblauem Schiefer von der Mosel gedeckt wurde, während für die Dächer der Anbauten grüner oder roter belgischer Schiefer zur Verwendung kam.

Die innere Ausstattung der Räume entspricht der Lebenshaltung und der Vermögenslage des Bauherrn, welcher dem Architekten bei seinen künstlerischen Absichten in weitestem Umfange entgegenkam, sodaß die-



ser die ihm gewährten Opfer an Geld und Zeit „nicht genug preisen“ kann. Die architektonische Ausbildung des Inneren wird ergänzt durch alle Anlagen, welche die moderne Entwicklung der Technik der Behaglichkeit des Wohnhauses unserer Tage zur Verfügung stellen kann. Das Haus enthält demgemäß eine Warmwasser-Heizung von Angrick, eine Anlage für elektrisches Licht, sowie Gas- und Wasserleitung. In besonderer Weise sind die Bade-Einrichtung und die Aborte bedacht. —

### Neuere Holzbauweisen, System Hetzer.

Soeben ist in Altenburg, S.-A., eine bemerkenswerte Holzkonstruktion fertiggestellt worden, die von verschiedenen Gesichtspunkten aus besonderes Interesse in Anspruch nehmen kann; nicht nur als einzelnes Bauwerk an sich, sondern als Ausführungsform einer neuen Bauweise in Holz, die voraussichtlich bestimmt ist, der Jahrhunderte alten Baumethode in Holz neues und frisches Leben einzuflößen. Es handelt sich um die in neuerer Zeit vielfach genannten und in die Öffentlichkeit getretenen Hetzer'schen Holzbauweisen. Ehe wir auf die vorliegende Ausführung im Einzelnen zurückkommen, sollen einige allgemeine Angaben über diese neue Bauweise vorausgeschickt werden.

Es muß zugegeben werden, daß in dem gewaltigen Fortschritte der Bauwissenschaften, der Theorie und Praxis, welche unsere letzten Jahrzehnte gezeitigt haben, die Bedeutung der Holzkonstruktionen mehr und mehr abgenommen hat. Es wäre durchaus verfehlt, wenn man die Gründe dafür allein in den grundsätzlichen bautechnischen Eigenschaften des Holzmaterials suchen und folgern wollte, daß mit dem Auftreten der massiven Bauweise den Holzkonstruktionen wichtige Fäden ihrer Lebensberechtigung abgeschnitten worden wären. So gewiß in einzelnen Fällen Holzkonstruktionen bei ausnahmsweise hoher Feuergefährlichkeit der massiven Bauweise gegenüber zurücktreten werden, so gewiß werden für eine überwiegende Mehrzahl verschiedenartigster Konstruktionen, hauptsächlich im Hochbau, die maßgebenden Vorteile des Holzmaterials: seine Billigkeit, die leichte, überall mögliche Beschaffung, seine einfache Bearbeitung und die dadurch bedingte Schnelligkeit der Herstellung, und schließlich das geringe Gewicht ausschlaggebend sein.

Diese Vorteile werden eine erhöhte Bedeutung gewinnen, wenn man die dem Holz bisher anhaftenden Nachteile, welche dieses Baumaterial in den Hintergrund gedrängt haben, ganz oder wenigstens in hohem Maße aus der Welt schaffen kann, und hier setzen die Bestrebungen

ein, welche Hetzer in Weimar seit einer Reihe von Jahren verfolgt. —

Eine der wesentlichen Schwierigkeiten, die der weiteren Verwendung der Holzkonstruktionen und ihrer Entwicklung hindernd im Wege stehen oder gestanden haben, ist zunächst die Abnahme der zur Verfügung stehenden starken Hölzer. Beispielsweise ist für einen gewöhnlichen, tragenden Deckenbalken von Wohnräumen mit 6 m Weite in der üblichen Bauweise ein rechteckiger Balken von 22 x 26 cm notwendig. Es gehört ein Rundstamm von 35 cm am Zopf dazu, um einen solchen Balken herauszuschneiden (vergl. die spätere Abbildg. 2). Schon bei den üblichen Baulängen von 6 bis 8 m sind also zu solchen einfachen Balken Holzstämme erforderlich, die in Deutschland nicht mehr in großen Mengen vorkommen und auch aus dem Auslande in guter Qualität immer schwieriger zu beschaffen sind. Das Aufkommen neuer Industrien, die eine vorteilhafte Verarbeitung auch jüngerer Holzbestände gestatten, hat hier ebenfalls ungünstig und für das zu Bauzwecken erforderliche Material verteuern gewirkt.

Eine zweite Schwierigkeit, die der Entwicklung der Holzbauweise in ihrem Wettbewerbe mit den anderen Baumethoden hindernd im Wege gestanden hat, ist die Art und Weise der Bearbeitung, die, abgesehen von der Anwendung von Maschinen zum Beschneiden des Holzes an Stelle des Beschlagns, noch ganz nach der Weise früherer Zeiten, durch teure Handarbeit erfolgt.

Eine dritte Schwierigkeit, die schließlich zum Teil mit der Eigenart des Holzmaterials, zum Teil mit seiner bisherigen handwerksmäßigen Bearbeitung zusammenhängt, ist das Zurückbleiben der Ausbildung von Tragwerkformen gegenüber der fortgeschrittenen Erkenntnis in der Theorie. Die bei größeren Spannweiten und befreier Innenbenutzung der Räume theoretisch notwendigen Tragformen erfordern eine Formgebung, welche die bisherige Holzbauweise mit geraden Einzelstücken infolge der Schwierigkeiten, welche den üblichen Verbindungen entgegen stehen,

schwer leisten kann. Es sind daher, wo Holzkonstruktionen bisher verwendet werden, im wesentlichen dieselben Traggebilde zur Anwendung gekommen, wie seit Jahrhunderten. Die einfachen Hänge- und Sprengwerke, die statisch unklaren gesprengten alten Binder-Systeme mit ihrer geringen Widerstandsfähigkeit gegen einseitige Belastungen, können den Wettbewerb mit richtig geformten Tragwerken anderer Baustoffe kaum aushalten.

Erst ganz allmählich und vielfach mit unzulänglichen Mitteln geht man heute dazu über, steife, statisch klare, geschlossene Fachwerkbinder auszubilden; in vollwandigen Tragwerken ist, bis zu der nachfolgend zu besprechenden Hetzer'schen Bauweise, wenig in der Anpassung an die theoretischen Forderungen geleistet worden.

Auf drei selbständigen Grundgedanken beruhen die Wege, auf denen die neue Hetzer'sche Bauweise einen grundlegenden Umschwung in den Holzbaumethoden ergeben kann. Der erste trifft die Beseitigung der Schwierigkeiten, die sich aus dem Mangel und den höheren Preisen des Holzbaustoffes mit starkem Querschnitt ergeben. Holzmaterial an sich steht auch in Deutschland reichlich zur Verfügung, und ist bei gleicher, ja vielleicht höherer spezifischer Festigkeit (als sie die starken Bauhölzer zeigen) in geringeren Stärken zu erheblich niedrigerem Preise zu haben. Bekanntlich hat die Hetzer'sche Fabrik in Weimar schon seit Jahrzehnten durch die Ausbildung neuer Methoden dahingestrebt, das zu Bauzwecken zu verwendende Holz durch besondere Pflege in seiner schnelleren Verwendbarkeit und in seiner Dauerhaftigkeit wesentlich zu verbessern. Der „deutsche Fußboden“ ist als Anwendungsgebiet dieser Bestrebungen seit langem bekannt. In Anlehnung an diese Versuche sind schon vor zwei Jahrzehnten die ersten Versuche begonnen worden, mehrere schwächere Einzelstücke zu einem einheitlichen vollwertigen Holzbaugliede zu verbinden, nicht wie früher in unzulänglicher Weise durch einzelne mechanische Verbindungsmittel nach Art der verdübelten und verzahnten Träger, sondern durch Herstellung einer durchgehenden Verbindungsschicht, die in allen Eigenschaften der Festigkeit und der Dauerhaftigkeit der gewöhnlichen Holzfaserschicht zum wenigsten gleichwertig ist. Die Lösung dieser Aufgabe war keine einfache. Schon die ersten Versuche zeigten, wie anzunehmen war, daß eine bloße Verbindung in der gewöhnlichen Form, Fläche auf Fläche, und mit den bekannten Verbindungsmitteln nicht ausreichten, der Verbindungsschicht die gleiche Eigenschaft der Holzfaserschicht zu geben. Heute kann, ohne auf die angewendeten Verfahren hier selbst näher eingehen zu wollen, festgestellt werden, daß die Lösung der erstrebten Aufgabe gelungen ist, und daß Beweise dafür sowohl nach Anzahl wie nach Zeit in genügendem Maße vorliegen.

Es ist wohl zu erwarten, daß der unbefangene technische Fachmann bei der ersten Beurteilung dieser Frage in zweifacher Richtung zweifelhaft sein könnte.

Einmal in der Frage: „Ist es möglich, die Verbindungsschicht in ihrer Dauerhaftigkeit so auszugestalten, daß sie denselben Anforderungen genügt, wie die Holzfaserschicht der Tragwerke an Hochbaukonstruktionen?“

Man stellt an die normale Holzbaukonstruktion für Hochbauwerke die Anforderung, daß sie zunächst in geschlossenen Räumen jedem möglichen Temperaturwechsel und jedem Feuchtigkeitswechsel auf die Dauer unverändert standhalten, andererseits bei der Bearbeitung im Freien, wie beim Transport und bei der Aufstellung längere Zeit jedem Witterungswechsel, unter dem Einflusse von Wärme, Kälte, Feuchtigkeit und Trockenheit, Frost und Schnee Widerstand leisten soll. Es liegen in dieser Beziehung jahrelange Erprobungen der Hetzer'schen Konstruktions-Methoden vor.

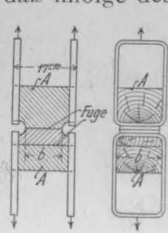
In der Form von Balken für den deutschen Fußboden sind schon seit zwei Jahrzehnten solche verbundenen Balken von der Firma Hetzer in einer großen Zahl öffentlicher und privater Gebäude zur Ausführung gekommen. So liegen z. B. im Reichstagsgebäude seit mehr als 17 Jahren 15 m lange verbundene Balken Hetzer'scher Bauweise in mehreren Sälen. Nicht nur unter dem Einflusse der Heizung, sondern auch der Feuchtigkeit haben sich die Verbundschichten vollständig einwandfrei erwiesen. Unter besonders ungünstigen Verhältnissen sind beispielsweise solche Verbundbalken bei dem Interimsbahnhof in Dresden jahrelang fortwährendem Wechsel von Feuchtigkeit und Trockenheit ausgesetzt gewesen, ohne den geringsten Anstand zu ergeben. Ebenso haben sich in einer Reihe von Kasernen-Neubauten die Verbundbalken unter erschwerenden Bau- und Betriebs-Anforderungen bewährt.

Wichtiger ist der Beweis, daß die Verbundschichten auch dem Witterungseinflusse im Freien den erforderlichen Widerstand leisten. Seit längeren Jahren sind in den Fabrikhöfen der Firma Hetzer in Weimar solche Verbund-

balken jedem Einfluß von Hitze, Frost, Schnee und Wasser ausgesetzt und stehen als Beweismittel zur Verfügung. Ein einwandfreier Beweis liegt ferner in den Prüfungen vor, die seitens des kgl. Material-Prüfungsamtes im Juni 1904 in Charlottenburg ausgeführt worden sind. Die Proben wurden aus zwei verbundenen Deckenbalken entnommen, die in der Anstalt auf ihre Tragfähigkeit geprüft waren. Die Balken hatten nach dieser Prüfung 6 Monate auf dem Grundstück der Versuchsanstalt zu Charlottenburg im Freien gelegen. Die Verbundschichten zeigten durchweg eine solche Festigkeit, daß bei dem späteren Zerreißen, dessen Ergebnisse nachfolgend angegeben werden, der Riß sich nicht in der Fuge, sondern daneben ergab.

Die zweite Frage in bezug auf die Brauchbarkeit der Hetzer'schen Holzbauweisen wäre die, wie die Verbindungs-schichten in bezug auf Tragfähigkeit sich zu den gewöhnlichen Holzfasern verhalten. Im Laufe der letzten Jahre sind eine größere Anzahl von Probelastungen gemacht worden, insbesondere an langen, zusammengesetzten Holzbalken mit parabolischer Einlage (vergl. die spätere Abb. 3.)

Nach einem Vortrage im Berliner Architekten-Verein sind im „Zentralbl. d. Bauwrtlw.“ vom 9. März 1907 die vom kgl. Materialprüfungsamt angestellten Versuche mit den Belastungszahlen und den spezifischen Beanspruchungen des Bruchzustandes angegeben worden. Wie die Versuche durchweg gezeigt haben, ist der Bruch des Balkens in normaler Weise in der Mitte der Spannweite erfolgt. Die Verbindung ist durchweg unverändert geblieben und, wie an der angeführten Stelle im einzelnen dargestellt, ist bewiesen, daß die Verbindungsschicht in keiner Weise eine schwache Stelle des Verbundbalkens darstellt. Im Gegenteil lassen die Zahlen der Probeversuche vermuten, daß infolge des Einpressens der Einlagen ineinander eine



Abbildg. 1.

innere Verspannung in dem Verbundkörper entsteht, die ihm infolge bogenförmiger Nebenwirkungen eine erhöhte Tragfähigkeit gegenüber den geraden Balken gibt. Einen unmittelbaren Vergleich der Festigkeiten in der gewöhnlichen Holzfaser und in der Verbundfaser hat die vorerwähnte Prüfung im Material-Prüfungs-Amt vom Juli 1904 ergeben. In sämtlichen 5 Versuchen ist der Bruchverlauf nicht mit der Verbundfuge identisch gewesen.

Die Prüfung erfolgte durch Auseinanderreißen der verbundenen Teile A (vergl. Abb. 1). Das Ergebnis der Versuche ist in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

No. der Probe	Abmessungen der Verbindungsfuge			Bruchlast		Bruchverlauf:
	Länge l cm	Breite b cm	Fläche qcm	Gesamt kg	Spannung kg/qcm	
1.	10,1	9,6	96,96	1060	10,9	Neben der Fuge, Anbruch in der Fuge.
2.	10,0	9,6	96,00	870	9,1	
3.	10,1	10,9	110,09	970	8,8	
4.	10,0	10,7	107,00	920	8,6	Neben der Fuge, an einer Ecke kleines Stück in der Fuge.
5.	10,1	10,7	108,07	1180	10,9	Schräg zur Fuge.

Bei der Ausbildung maschineller Einrichtungen, welche für die Herstellung der Verbundkonstruktionen notwendig sind, ergab sich der naheliegende zweite Grundgedanke, mit Hilfe der Pressen nach besonderer vorhergehender Vorbereitung den Holzeinzelstücken beliebige Formen zu geben. Daß Holzmaterial für eine beliebige Formgebung nach genügender Vorbereitung durchaus geeignet ist, ist bereits seit langem bekannt; es sei nur hingewiesen auf die Industrie gebogener Holzmöbel. Die langjährigen Hetzer'schen Versuche haben gezeigt, daß sowohl wirtschaftlich wie technisch die Anwendung des Biegeverfahrens nunmehr auch auf Bauteile durchaus am Platze ist. Es lassen sich nicht nur Bogenkrümmungen mit scharfem Halbmesser herstellen, sondern es können auch stumpfe Uebergänge, wie sie bei Dachbindern und Fachwerken vorkommen, ohne Schwierigkeit ausgeführt werden. Die eingangs erwähnte Ausführung in Altenburg zeigt die Anwendung gebogener Formen in ausgedehntem Maße.

Die beliebige Formgebung der Hölzer ist naturgemäß um so einfacher, je geringer die Stärke in der Biegeungsrichtung ist. Somit gewinnt das Biegeverfahren namentlich eine besondere Bedeutung in Verbindung mit dem ersten Gedanken, nämlich Teilung eines Vollquerschnittes in mehrere Schwachstücke.

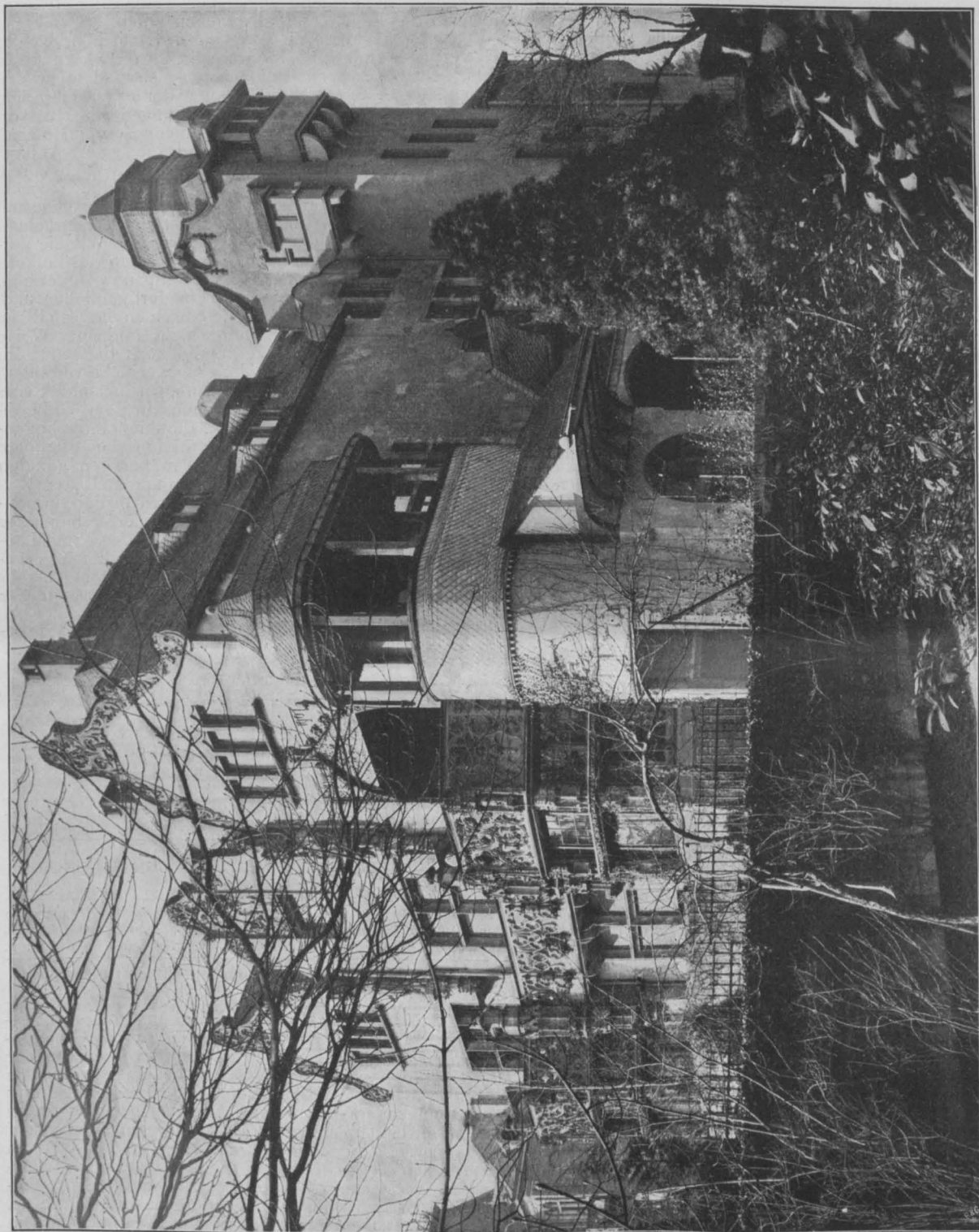


Die nunmehr zum Abschluß gebrachten erfolgreichen Versuche der letzten Jahre haben die Lösung der dritten Aufgabe erwiesen, nämlich mehrere beliebig geformte Holzglieder, genau wie bei den geraden Verbundkörpern, zu einem einheitlichen beliebig geformten bogenförmigen Bauteil zu verbinden.

Für diese drei grundlegenden Neuerungen sind Hrn. Hetzer in Weimar die Patente zum großen Teil bereits erteilt worden, in Einzelpunkten befinden sich die angemeldeten Patente noch in der Schwebe.

gehender Gurtung und beliebig geformter durchgehender Innengliederung.

Die einfache Herstellung der geraden Verbundbalken mit vollem Querschnitt zeigen folgende grundsätzliche Vorteile. Zunächst stellen sich bei gleichen Abmessungen die Kosten des Verbundbalkens aus den vorerwähnten wirtschaftlichen Gründen geringer, als die Kosten einheitlicher Vollbalken. Wie weiter ausgeführt, ist durch die Einführung der Verbund-Konstruktion dem wachsenden Mangel der starken Hölzer mit einem Male abgeholfen.



Haus Osterroth in Coblenz. Architekt: Willy Bock in Coblenz.

Für die Ausbildung bautechnischer Tragwerke tritt nun die wichtige Frage auf, in welcher Form auf Grund der Hetzer'schen Erfolge neue einzelne Bauteile und damit neue Holzbauweisen geschaffen worden sind.

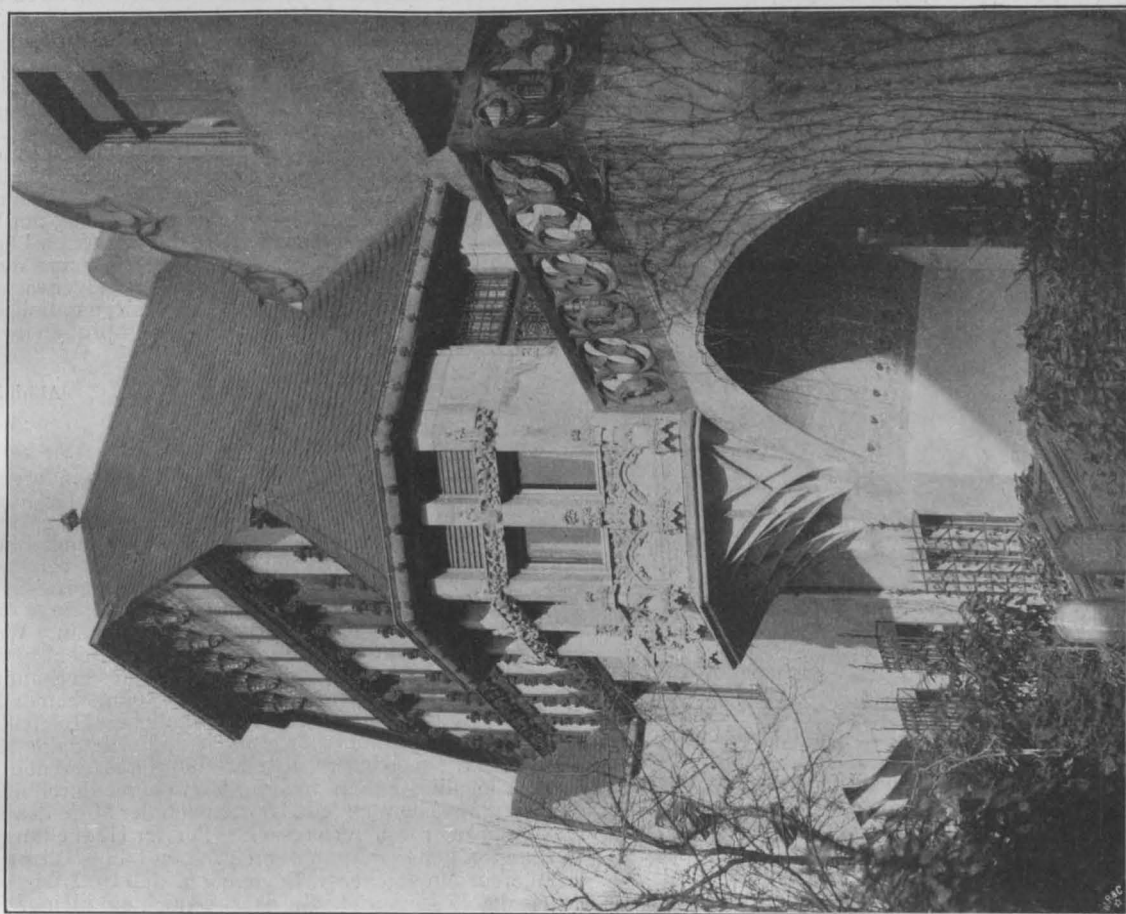
Nimmt man nur die Hauptpunkte heraus, so ergeben die neuen Hetzer'schen Bauweisen: 1. Gerade Verbundbalken mit vollem Querschnitt, 2. gebogene und beliebig geformte hölzerne Baukonstruktionsteile in Verbund-Konstruktion, 3. biegungsfeste, vollwandige Holzbauglieder in Trägerform, 4. Holzfachwerke mit beliebig geformter durch-

Abbildung 2a u. b (S. 690) geben einen Vergleich für die erforderliche Abmessung des Stammes für einen Vollbalken von 22/26 cm und einen zusammengesetzten Balken.

Technisch und konstruktiv werden durch die Verbund-Konstruktion weitere Vorteile erreicht. Bekanntlich unterscheiden sich die für Bauzwecke verwendeten Hölzer, Nadelholz und Hartholz, in bezug auf ihre Festigkeit nach der Höhe der zulässigen Festigkeitszahlen. Wenn nun auch seitens der Baupolizei für die Beanspruchung der Holzglieder bestimmte Grenzwerte der zulässigen Span-



nungen festgestellt worden sind, so wird es kaum wundernehmen, wenn man behauptet, daß in keinem Material vorzüglich das Kiefernholz aus bestimmten Gegenden in bezug auf seine Festigkeit sich für Bauzwecke eignet, so



Teilansicht der Gartenseite.

Haus Osterroth in Coblenz. Architekt: Willy Bock in Coblenz.



Eingangsportal.

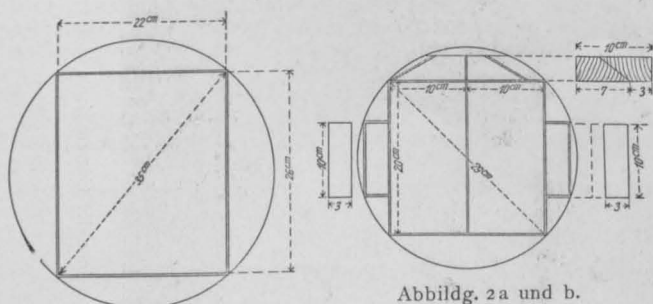
die Schwankungen der wirklich vorhandenen Festigkeitszahlen so bedeutende sind, wie bei Bauhölzern.

Insbesondere ist dies der Fall beim Kiefernholz. So

geringe Festigkeit zeigen eine Reihe von Kiefernarten aus anderen Gegenden. Hauptsächlich der Gleichförmigkeit wegen war Hetzer schon seit Jahren bestrebt, mehr

die Fichten- und insbesondere die Buchenhölzer für Bauzwecke einzuführen. Es ist bekannt, daß infolge der Pflege, welche Hetzer dem Buchenholz angedeihen läßt, dieses Material an Zähigkeit und Festigkeit gewinnt. Seit einer Reihe von Jahren ist daher Hetzer'sches Buchenholz in großem Maßstabe für Bauzwecke zur Verwendung gekommen.

Nach der anerkannten Navier'schen Biegungs-Theorie werden die auf Biegung beanspruchten Holzbalken nur in den äußeren Fasern auf die größten zulässigen Spannungen beansprucht. Durch die Hetzer'sche Zerlegung in mehrere Einzelglieder ist es möglich, die einzelnen Langhölzer gemäß ihrer Beanspruchung abzustufen und nach ihren zulässigen Festigkeiten anzuordnen. Es kann nun zunächst ein Verbundbalken gebildet werden, bei dem in den Außengliedern die Stücke hochwertiges, besonders



Abbildg. 2a und b.

festes Holzmaterial enthalten, während für die weniger beanspruchten Hölzer im Inneren des Balkens die Hölzer mit geringerer Festigkeit zur Verwendung kommen.

Von größter Bedeutung ist noch eine andere Art der Zusammensetzung. Es ist bekannt, daß die Hölzer durchaus verschieden in bezug auf die Art der Festigkeit, nämlich auf Zug und auf Druck, sind. Die Hetzer'schen Versuche haben Verbundbalken erprobt, die in diesem Sinne aus verschiedenartigem Material zusammengesetzt waren. Ähnlich wie bei der neu entstandenen Eisenbetonweise dem Eisen die Wirkung des Zuges, dem Beton die Wirkung des Druckes gegeben wird, ist das Ziel der Hetzer'schen Verbund-Konstruktion, die 3 Teile eines Verbundbalkens so anzuordnen, daß für die gedrückte Obergurteilung ein vollwertiges, besonders druckfestes Material, besonders Buchenholz, für die gezogene Untergurteilung ein hochwertiges, zugfestes Holz, besonders Fichtenholz, für den weniger beanspruchten Innenkörper schließlich gewöhnliches Holz mittlerer Festigkeit zur Verwendung kommt.

Eine solche Anwendung führt naturgemäß dazu, die zur Verwendung stehenden Holzbauarten auf ihre Festigkeitszahlen vor allem gründlicher zu untersuchen und nicht einfach die Werte anzunehmen, welche in den bisherigen Baupolizei-Vorschriften enthalten sind. Auf diesem Wege wird nicht nur bei gleichen Abmessungen ein Holzbalken von höherer Festigkeit erreicht, sondern es kann auch das im Anwendungsgebiete wachsende Holzmaterial unter besonderer Würdigung seiner Eigenschaften zur Verwendung gelangen.

Der gerade Verbundbalken mit vollem Querschnitt kann in der Längsrichtung eine verschiedenartige Anordnung der Einzelstücke zeigen. Die einzelnen Längshölzer können zunächst in einfacher Form geradlinig miteinander verbunden werden. Bei der weiteren Ausbildung der Verbundhölzer hat Hetzer jedoch auch die einzelnen Längshölzer in gebogener Form eingelegt; in der vorerwähnten Veröffentlichung des „Zentralblattes der Bauverwaltung“ sind die an solchen Verbundkörpern mit parabolischer Einlage (vergl. Abbildg. 3) gemachten Bruchproben im ein-



Abbildg. 3.

zelnen dargestellt. Wie sich herausgestellt hat, ergeben bei gekrümmter Verbindungs-Schicht infolge der bogenförmigen Einwirkung die Verbundbalken eine wesentlich höhere Tragfähigkeit, als ein entsprechender einheitlicher Querschnitt von gleicher zulässiger Festigkeit zeigt. Gerade in einer gekrümmten Verbindungsschicht pressen sich die in schräger Richtung geschnittenen Jahresringe in die bogenförmige Einlage besonders kräftig hinein. Weiter hat sich herausgestellt, daß besonders bei bogenförmigen Einlagen die elastischen Formänderungen des Verbundkörpers erheblich niedriger sind, als bei gewöhnlichen Balken.

Einer der Hauptnachteile gewöhnlicher Holzbalkendecken liegt nun aber bekanntlich darin, daß die Holzbalken sich schon unter dem Einfluß ihres eigenen Gewichtes in allen Fällen mehr oder weniger durchbiegen, daß darum schließlich jede Decke nach der Mitte des Raumes mehr oder weniger versackt. Bei der Herstellung des Verbundbalkens wird nun den einzelnen Längshölzern von vornherein ein solcher Stich gegeben, daß trotz Belastung durch das Eigengewicht der Decke noch ein kleiner Stich nach oben übrig bleibt. Die Schwingungen des Verbundbalkens sind daher geringere als die eines gewöhnlichen Holzbalkens; die Holzbalken-Decke wird steifer als früher, wie durch Versuche nachzuweisen ist. — x. —

(Schluß folgt.)

### Zur Frage des Wiener Karlsplatzes.

**D**ie Nachricht aus Wien, daß die endgültige Entscheidung über den Neubau des städtischen Museums am Karlsplatz bevorstehe und wahrscheinlich zugunsten des in der „Deutschen Bauzeitung“ 1904, S. 444, dargestellten Entwurfes von Otto Wagner ausfallen dürfte, veranlaßt uns zu öffentlicher Aussprache über die Frage der Karlskirche und der Neugestaltung ihrer nächsten Umgebung. Wohl wissen wir, daß es mißlich ist, ungefragt in die künstlerischen Angelegenheiten eines anderen Kulturzentrums hineinzusprechen; man setzt sich da allerhand Mißdeutungen aus, namentlich wenn sich im leidenschaftlichen Für und Wider die Gemüter so erregt haben, wie es hier mit unseren Wiener Kunstgenossen der Fall zu sein scheint. Dennoch glauben wir, nicht schweigen zu dürfen, so lange sich auch nur der Schatten einer Möglichkeit zeigt, die Bedenken, die sich uns gleich vielen Anderen angesichts der genannten Lösung aufdrängen, in die Wagschale der Entscheidung zu werfen; denn die Karlskirche gehört zu den größten baukünstlerischen Schätzen nicht nur Wiens, nicht nur Oesterreichs, sondern der ganzen Welt, und die Künstlerschaft aller Völker darf sich der Pflicht nicht entziehen, nach Vermögen dafür zu wirken, daß diesem Schatze kein Eintrag geschehe.

In der Sache selbst können wir uns ziemlich kurz fassen; denn unser Standpunkt deckt sich in allem wesentlich mit den Ausführungen des Artikels im genannten Jahrgange der Deutsch. Bauztg. S. 365 u. 443, auf den wir uns im folgenden stützen und wiederholt berufen werden.

Auch wir sind der Meinung, daß die Veränderungen des Mayreder'schen Verbauungsplanes (1904, S. 366) bis zu dem Museums-Wettbewerb von 1899 einer stetig wachsenden Verschlechterung gleichkommen, an der man deutlich merkt, wie der Künstler widerwillig und Schritt für Schritt vor fremden Einflüssen zurückweichen mußte, die nach und nach seinen und seines Bruders ersten, trefflichen Gedanken bis zur Unkenntlichkeit entstellt, ja in

sein Gegenteil verkehrt haben. Damit ist schon ausgesprochen, daß auch uns diejenige Lösung als die beste erscheint, die vor der Kirche einen möglichst tiefen, geschlossenen und zur Kirchenachse symmetrischen Vorplatz schaffen will, der sich nischenartig an die Südost-Ecke des durch die Wien-Einwölbung entstandenen allzu großen Platzes angliedern soll. Die Wandungen dieses Vorplatzes müßten möglichst schlicht und im Maßstabe aller Teile nicht groß gehalten sein, dürften auch auf keinen Fall die Höhe des Kranzgesimses der Kirchenvorhalle überragen — genau so wie die Technische Hochschule vor Aufsetzung des unglückseligen dritten Stockwerkes; die von Otto Wagner im zweiten seiner Leitsätze (S. 446) zugelassene Höhe von 18 m halten wir für erheblich zu groß.

Die eben beschriebene Lösung hat seit Jahren in Fr. Ohmann ihren eifrigsten Verfechter gefunden. Was dieser, nach der wörtlichen Anführung auf S. 368, zur Begründung seiner Vorschläge sagt, hat unseren rückhaltlosen Beifall, namentlich auch hinsichtlich der notwendigen Opferung des Blickes auf die Kirche vom Ring her durch die Canova-Gasse. Gerade die Scheu vor diesem Opfer scheint auf die Festsetzung der Baulinie für das Museum bestimmend eingewirkt zu haben. Man hat dabei aber wohl nicht genügend berücksichtigt, daß die schnurgerade Verlängerung der linken Häuserwand der Gasse bis dicht an die Kirche, wie sie namentlich der Wagner'sche Entwurf aufweist, jenem Blicke außerordentlich schaden muß, ganz abgesehen von dem Wegfall des Wien-Einschnittes und der buschigen Anlagen auf dessen rechtem Ufer, die früher eine so wohlthätige Unterbrechung des Schfeldes bildeten. Wir bitten Jeden, der sich des Bildes vor der Wien-Einwölbung noch erinnert, es mit dem heutigen zu vergleichen und sich dann zu letzterem noch die Längsseite des Wagner'schen Museums hinzuzudenken; wird er das, was dann von dem alten Canova-Gassen-Blick übrig bleibt, noch so hoch einschätzen können, daß er ihm zuliebe leichten Herzens den großen Gewinn an Wirkung der Haupt-



Schausite preisgeben möchte, den die Anordnung des Vorplatzes in sichere Aussicht stellt?

Aber das ist es ja eben: Otto Wagner, der Verfasser des zur Ausführung in Frage kommenden Entwurfes, will von diesem Vorplatz nichts wissen. Er beruft sich für seine Anschauung auf die „Macht des gewohnten Bildes“; weil die Wiener seit Jahrhunderten gewohnt sind, die Karlskirche von fern her in freier Lage zu sehen, müsse es auch weiter so bleiben. Dieser Standpunkt des bedeutenden Baukünstlers trägt gewiß eine tiefe Berechtigung in sich; es drückt sich darin eine Achtung vor dem allmählich Gewordenen, dem Ueberlieferten aus, die wir gerade an Otto Wagner mit besonderer Freude begrüßen möchten. Wie sah nun aber dieses gewohnte Bild aus? Der jetzige Uebergangs-Zustand ist es doch wohl nicht, wir müssen uns also in die Zeit vor der Wienfluß-Einwölbung zurückversetzen. Jedem, der damals Wien kannte, hat sich wohl das Bild eingepreßt, das unsere Abbildung zeigt: wahrlich, ein landschaftliches Stadtbild von berückender Schönheit, in welchem alles sich dem wunderbaren Werke Fischer von Erlach's bescheiden unterordnete und das tiefe Flußbett mit der dahinter liegenden lebendigen Laubmasse die gewaltige Größe des Raumes unterbrach und auch freundlich belebte. Wollte man es recht ausgenießen, so konnte man an dem linken Wienufer entlang bis weit hinweg über den Schwarzenberg-Platz hinabschlendern, bei jedem Stehenbleiben und Umblicken immer wieder überrascht durch neue entzückende Umriss-Linien des einzigen Baues und dessen wirksamen Gegensatz zu dem unwandelbar grünbebuschten Vordergrund und der anspruchslosen baulichen Umgebung. Was ist nun von alledem übrig geblieben und was wird übrig bleiben nach Erbauung des Wagner'schen Museums? Verschwunden ist schon jetzt die Elisabethbrücke mit ihren Standbildern, verschwunden das Flußbett mit seinem fröhlich grünen Saum. Der schmale Schlitz der Stadtbahn-Haltestelle würde kaum bemerkt, wenn die beiden Wartehäuschen nicht wären; sie stören ja nicht, sind auch schön und gut, aber doch etwas so ganz anderes als ehemals! Die Technische Hochschule hat ein Stockwerk aufgesetzt bekommen, das ihr nicht besonders zu Gesicht steht und für das Gesamtbild gar nicht wenig ausmacht. Links aber, statt der traulich an die Kirche sich schmiegenden einfachen Häuser mit ihren braunen Ziegeldächern, statt des Fernblickes auf die alte Heumarktkaserne und die Salesianerkuppel, wird die Masse des neuen Museums sich erheben, mit ihren hundert Meter langen harten Gesimslinien schräg gegen die Kirche hinlaufen. Wo bleibt da das „gewohnte Bild“? Außer der Karlskirche selbst ist alles, aber auch alles anders geworden: aus der malerischen Landschaft wurde ein riesiger großstädtischer Platz. Selbst angenommen, daß dem ansässigen Wiener die Veränderungen nicht so auffallen, wie uns Fremden oder Fremdgewordenen bei gelegentlichen Besuchen: warum soll denn die Schonung nur auf einen Teil des gewohnten Bildes sich erstrecken und nicht auch auf den anderen, den Fernblick nach dem Schwarzenberg-Platz? Warum hat man diesen verbaut? Und warum setzt Otto Wagner auf sein Museum eine stattliche Kuppel, trotzdem er selbst in seinen Leitsätzen erklärt: „Die baukünstlerischen Motive der Kirche, wie Säulen, Portikus, Giebel, Kuppel usw. sind beim Museum völlig zu meiden“? Für den vom Schwarzenberg-Platz Kommenden gibt es überhaupt keine Rücksicht auf das

„gewohnte Bild“, denn er wird die Karlskirche erst bei der Canovagasse sehen, und da wird sie neben der ganz nahen Museumskuppel einen gar schweren Stand haben. Die reizvollen Bilder der Seitenansicht, wobei die Kirchenkuppel dem Beschauer ihre Breitseite zeigt, werden völlig verloren gehen, und doch hat Ohmann schon vor Jahren gezeigt, wie man trotz Verbauung etwas von dieser Schönheit retten und sogar zu erhöhter Wirkung bringen könnte. Und worin besteht denn der große Unterschied in der Erhaltung des „gewohnten Bildes“ zwischen der ursprünglich Mayreder'schen, später von Ohmann übernommenen Verbauungsweise und der von Wagner verfochtenen? Wir vermochten beim besten Willen keinen anderen zu finden, als daß bei jener ein von Westen her die Lothringer Straße Herabwandelnder schon nach Passieren des Künstlerhauses die Karlskirche allmählich hinter der Ecke des Museums verschwinden sähe, während dies bei der Wagner'schen Lösung erst von der Canovagasse ab geschähe; zwischen beiden Punkten liegen ganze 70 Meter! Man sieht, der Leitsatz vom „gewohnten Bilde“ fällt in nichts zusammen, sowie man ihm auf den Grund geht.



Ansicht des Karlsplatzes vor der Wien-Regulierung.

Damit ist aber auch der letzte Einwand gegen die Vorplatzbildung vor der Kirche beseitigt. Daß aber ein solcher Vorplatz, bei Beobachtung der früher aufgestellten Grundsätze, wohl geeignet ist, die Nahwirkung der Kirche wesentlich zu steigern, das erst beweisen wollen hieße Eulen nach Athen tragen, zumal wenn es sich um eine Stadt handelt, die einen Universitäts-Platz, eine Piaristen-, Mariahilf- und eine Peters-Kirche ihr eigen nennt, in der ein Sitte gelebt und gelehrt hat.

Das ist auch nicht zu übersehen, daß für die Schausite des Museums selbst die Stellung quer vor der Canova-Gasse ungleich günstiger wäre, als die von Wagner gewählte. Sie gestattet eine behagliche Breiten-Entwicklung und zwingt nicht zum Aufbau nach oben, der schließlich gern oder ungern zum Turm oder zur Kuppel führt.

Eine letzte Frage drängt sich auf: Hat das städtische Museum auf dem seinerzeit von Ohmann vorgeschlagenen Blocke auch Platz? Wir wissen es nicht, da wir die zugehörigen Grundrisse nicht kennen. Aber wenn jene Frage auch verneint werden müßte: Lieber baue man das Museum anderswohin und trachte vor allen Dingen, der Karlskirche eine geeignete Umgebung zu schaffen. Das alte, herrliche Landschaftsbild ist dahin für immer, darüber täusche man sich nicht und wolle nicht retten, was nicht mehr zu retten ist. Man gebe vielmehr der unmittelbaren Umgebung der Kirche jenen Maßstab in Platzgröße, Gebäudehöhe, Fensterabmessungen und sonstigen Einzelheiten, der ihr auch in aller Zukunft die unbestrittene Herrschaft und damit die denkbar beste Wirkung sichert. Der Wagner'sche Museumsentwurf scheint uns hierzu leider nicht geeignet. —

München, 3. Dezember 1907.  
Hans Grässel. Karl Hocheder. E. v. Mecenseffy.  
Dr. Fr. v. Thiersch.



## Vereine.

**Württembergischer Verein für Baukunde in Stuttgart.** Der Verein begann am 19. Oktober seine Winterarbeit mit der Hauptversammlung. Der Vorsitzende, Hr. Brt. Hofacker, eröffnete die Versammlung mit Worten des Andenkens an das jüngst verstorbene Mitglied, Arch. Rueff, und forderte die Anwesenden auf, sich zu dessen Ehren von den Sitzen zu erheben. Sodann trug er den Jahresbericht für das vergangene Jahr vor. Während am 1. Oktober 1906 der Verein 283 Mitglieder zählte (162 hiesige und 121 auswärtige), beträgt die Gesamtzahl jetzt nur noch 275 (157 hiesige und 118 auswärtige), somit 8 Mitglieder weniger infolge einer größeren Zahl von Todesfällen (v. Laißle, Glocker, v. Tritschler, v. Schlierholz, Kohler, Braun, Lambert, Rueff), sowie infolge des Austrittes mehrerer nach außerhalb verzogener Mitglieder. Die neu eingetretenen Mitglieder sind Weyrauch, Schmohl, Eberhardt, Fausel und Szivessy. Es wurden 1 Hauptversammlung, 3 Vorstandssitzungen, 7 ordentliche Mitgliederversammlungen abgehalten, 6 Besichtigungen (Schlachthof in Gaisburg, Markuskirche, Kursaal-Erweiterung in Cannstatt, Bauhütte, Krematorium und Städt. Seewasserwerk) vorgenommen und 2 gesellige Abende veranstaltet. Die vom Verein erledigten Arbeiten bezogen sich vor allem auf die beiden bekannten Verbandsaufgaben dieses Jahres. Die Kieler Abgeordneten-Versammlung wurde von hier aus durch Hr. Brt. Hofacker und Hr. Ob.-Brt. Zügel beschickt. Nach Verlesung des Jahresberichtes erstattete Hr. Brt. Kuhn den Kassen-, Hr. Bauinsp. Pantle den Bibliothek-Bericht.

Im Anschluß an die damit erledigte Hauptversammlung fand die erste Mitgliederversammlung statt. Hr. Brt. Hofacker hatte darin den Bericht über die geselligen Veranstaltungen der Kieler Tage übernommen. Auf seiner Hinreise über Hamburg besichtigte er dort den neuen Hauptbahnhof, der für jeden Techniker außerordentlich viel Interessantes bietet. Doch fiel ihm dabei der Mangel jeglichen Personenaufzuges unangenehm auf, um so mehr, als gerade eine leidende Dame von den Bahnsteigen nach den Wartesälen befördert werden mußte, was nur über die Treppen mittels Tragstuhles möglich war. Ueber die Versammlung selbst ist in der „Deutschen Bauzeitung“ bereits so ausführlich berichtet worden, daß hier auf eine nähere Wiedergabe der Ausführungen des Redners verzichtet werden muß. Leider litt der Gesamteindruck der Versammlung sehr unter der Ungunst der Witterung, im übrigen war neben den geschäftlichen Angelegenheiten, die erledigt wurden, außerordentlich viel Anregendes und Interessantes geboten, sodaß kein Teilnehmer seine Anwesenheit bedauern wird. Der stellvertretende Vorsitzende, Hr. Bauinsp. Pantle, dankte dem Redner für seine Schilderungen, die den Anwesenden ein lebhaftes Bild des Festes boten, um so mehr, als sie durch zahlreiche Photographien veranschaulicht wurden. — W.

## Tote.

**Baurat Ludwig Levy †.** In Karlsruhe in Baden starb am 30. Nov. unerwartet rasch infolge eines Herzschlages der großh. Baurat Prof. Ludwig Levy, bautechnischer Referent im großh. Ministerium des Inneren. Levy wurde im Jahre 1854 in Landau geboren, machte seine fachlichen Studien an der Technischen Hochschule in Karlsruhe, trat darauf hauptsächlich in Frankfurt a. M. in die Praxis und begann die selbständige Ausübung der Baukunst in Kaiserslautern in der Pfalz, wo er u. a. auch die Synagoge baute. Bei Kaiserslautern errichtete er ferner eine katholische Kirche. Die Synagoge in Straßburg ist gleichfalls sein Werk. Beide Gotteshäuser sind in unserer Zeitung zur Veröffentlichung gelangt. Im Jahre 1888 wurde Levy als Professor an die Baugewerkschule in Karlsruhe berufen und war hier umfassend baulich tätig. Im Jahre 1902 trat er als bautechnischer Referent in das großh. Ministerium des Inneren unter Minister Schenkel über, als beschlossen wurde, die badische Baudirektion aufzulösen. Hier war er bis an sein vorzeitiges Ende tätig. —

**K. k. Baurat Friedrich Schachner †.** In Wien starb am 7. Nov. im 67. Jahre der kais. kgl. Baurat Friedrich Schachner, ein Architekt, dem das Wiener Kunstleben charakteristische Züge verdankt und dessen Name aus Anlaß des Streites über die Erbauung eines städtischen Museums auf dem Karlsplatz in Wien auch in weitere Kreise gedrungen ist. Schachner wurde am 14. Dez. 1841 in Atzenbrugg in Niederösterreich geboren und machte seine fachlichen Studien an der Technischen Hochschule und an der Akademie in Wien. Er bekannte sich als Schüler von van der Nüll und Siccardsburg. Im Kriegsjahre 1866 eröffnete er ein eigenes Atelier und hatte sich im Laufe der Zeit zahlreicher Aufträge in Wien und außerhalb desselben zu erfreuen; so baute er in Prag die böhmische Sparkasse und schuf für die Stadtpfarrkirche in Klagenfurt eine

neue Fassade. Wohn- und Geschäftshäuser, Verwaltungs-Gebäude, Vereinshäuser, kirchliche Entwürfe stammen in großer Zahl von ihm her. Auch an der Universitätskirche in Wien war er tätig. Seine Stilrichtung war seiner Ausbildung entsprechend die der Renaissance und des Barock. Als die Stadt Wien den Wettbewerb um Entwürfe für ein städtisches Museum auf dem Karlsplatz in Wien eröffnete, ging Friedrich Schachner als Sieger an erster Stelle aus dem Wettkampf hervor. Er schuf bei geschlossenem, den örtlichen Verhältnissen angepaßtem Grundriß einen wohl abgewogenen, vielleicht etwas zu reichen Barockbau, der jedoch das Bestreben zeigte, auf die Karlskirche die gebührende Rücksicht zu nehmen. Es trat dann der Kampf zwischen diesem Entwurf und dem an die zweite Stelle gelangten Entwurf des Hr. Ob.-Brt. Prof. Otto Wagner ein, der sich durch Jahre hinzog und die Angelegenheit des Museums zu keiner Entscheidung reifen ließ, bis der unerwartete Tod Schachner's die Aussichten dem Wagner'schen Entwurf öffnete, um dessen Ausführung oder Nichtausführung aber bei seiner geringen Rücksichtnahme auf die Karlskirche der Kampf bis zur Stunde mit nicht geringer Leidenschaft weitergeführt wird. —

## Wettbewerbe.

**Zum Wettbewerb Realgymnasium für Gr.-Lichterfelde** geht uns vom Gemeindevorstand folgende Zuschrift zu: „Der Deutschen Bauzeitung teilen wir unter Bezugnahme auf die in No. 95 enthaltene Notiz über den Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu einem Realgymnasialgebäude in Gr.-Lichterfelde ergebenst mit, daß die Bekanntmachung über die Ausstellung der Entwürfe sowohl Ihnen als auch dem Zentralblatt der Bauverwaltung am 18. November 1907 übersandt worden ist. Letztere Zeitung hat die Bekanntmachung bereits am 20. November 1907 veröffentlicht. Daß dies in Ihrer Zeitung erst am 23. November 1907 geschehen ist, ist nicht unsere Schuld. Die Entwürfe waren, um ein übersichtliches Arbeiten des Preisrichterkollegiums zu ermöglichen, seit längerer Zeit in dem beständig zu Sitzungszwecken benutzten großen Saale des hiesigen Rathauses und in den angrenzenden Räumen aufgestellt. Durch die Inanspruchnahme der Räume infolge der notwendig gewordenen Sitzungen der Gemeinde-Körperschaften ließ sich eine längere Dauer der Aufstellung leider nicht ermöglichen.“

Die von einer größeren Anzahl von Bewerbern gewünschte Kritik wird sämtlichen Entwürfen bei Rückgabe an die Verfasser beigelegt werden. Im allgemeinen sei bemerkt, daß für das Preisrichterkollegium bei der Beurteilung der Entwürfe folgende Erwägungen maßgebend waren: 1. Auf eine zweckmäßige Bebauung des Grundstückes ist zur Erzielung eines geräumigen zusammenhängenden Turn- und Spielplatzes besonderer Wert zu legen. 2. Für die Klassen ist die Lage nach Westen am meisten erwünscht, damit sie zu einer Zeit, in der kein Unterricht stattfindet, von der Sonne beschienen werden. Die Physikklasse muß nach Süden oder Osten, der Zeichensaal nach Norden liegen. 3. Die Lage der Klassen an der Drake-Straße ist wegen der Unruhe in dieser Straße tunlichst zu vermeiden. 4. Die Turnhalle soll mit dem Gebäude möglichst zusammenhängen. 5. Auf ergiebige Beleuchtung der Klassenzimmer und die Anlage gut beleuchteter, breiter Flure ist besonderer Wert zu legen.

Der Ankauf einzelner Entwürfe ist unterblieben, da nach übereinstimmender Ansicht sämtlicher Preisrichter kein hierfür geeigneter Entwurf vorhanden war.“

Die vorstehenden Mitteilungen bestätigen eigentlich nur unsere Ausführungen, denn tatsächlich fehlte das Protokoll der Preisrichter noch z. Zt. der Ausstellung, und die Verwaltung versandte die die Ausstellung betreffenden Anzeigen überhaupt erst einen Tag nach der Eröffnung derselben, die am 17. November erfolgte. Wir erhielten die Anzeige erst am 19. November, d. h. zu einer Zeit, wo unsere Zeitung, die am 20. in den Händen unserer Leser sein sollte, bereits zum größten Teile ausgedruckt sein mußte. Wenn das „Zentralblatt der Bauverwaltung“ noch zur Aufnahme in der Lage war, so ist zu berücksichtigen, daß dieses bei einer Auflage von nur 5600 Exemplaren natürlich die betreffende Nummer später abschließen konnte, als das bei unserer Auflage von über 12000 möglich ist. Wir führen das an, weil uns wiederholt der Vorwurf gemacht worden ist, daß wir Mitteilungen später brächten als jenes Blatt.

Eingegangen sind 47 Entwürfe. Sollte sich darunter wirklich außer den beiden preisgekrönten nicht noch ein Einziger gefunden haben, der des Ankaufes wert war? —

Inhalt: Haus Osterroth in Coblenz. — Neuere Holzbauweisen, System Hetzer. — Zur Frage des Wiener Karlsplatzes. — Vereine. — Tote. — Wettbewerbe. —

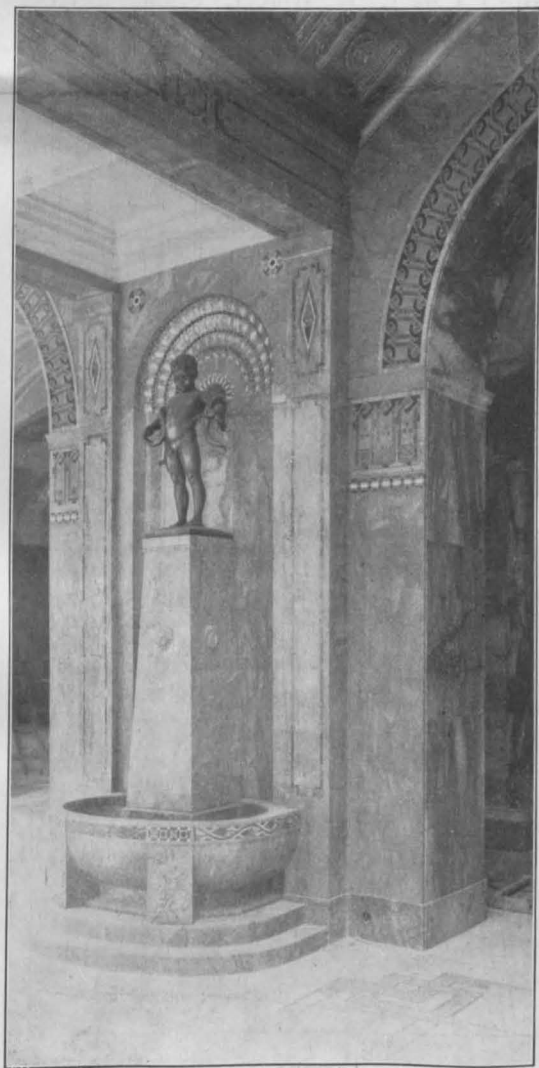
Hierzu eine Bildbeilage: Villa von Osterroth in Coblenz.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.





Haupthalle im Erdgeschoß.



# DEUTSCHE BAU- ZEITUNG

\* XLI. JAHRGANG. \* No. 99. \*  
BERLIN, DEN II. DEZEMBER 1907.

## Das Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin.

Architekten für den Aufbau: kgl. Baurat C. Gause † und Reg.-  
Bmstr. a. D. Rob. Leibnitz in Berlin. Architekten für den Ausbau:  
Wilh. Kimbel in Berlin, Heinr. Pössenbacher in München u. a.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 696 und 697.



egen Ende Oktober dieses Jahres ist in Berlin der Neubau des Hotel Adlon am Pariser Platz seiner Bestimmung übergeben worden. Der Bau hat eine bemerkenswerte Vorgeschichte, denn er liegt am vornehmsten Platze der Reichshauptstadt und ersetzt ein Werk Schinkel's. An der südöstlichen Ecke des Pariser Platzes und der Straße Unter den Linden lag vordem das Palais Rœderer, zu welchem Karl Friedrich Schinkel im Jahre 1833 das in den dreißiger Jahren des XVIII. Jahrhunderts nach den Entwürfen von Friedrich Grahe errichtete Palais des Grafen Kamecke um- und ausgebaut hatte. Die Schinkel durch die alten Verhältnisse auferlegten Fesseln mögen wohl mit dazu beigetragen haben, daß der Umbau im Aeußeren nicht zu den hervorragendsten Werken der Meisters gezählt werden konnte; doch enthielt er eine Reihe sehr feiner Zimmerräume, welche den drohenden Verlust des Hauses auch angesichts der Armut Berlins an Werken der Vergangenheit überhaupt zu einem in der kunstsinnigen Öffentlichkeit sehr schmerzlich empfundenen machen mußten. Es begreift sich daher durch-

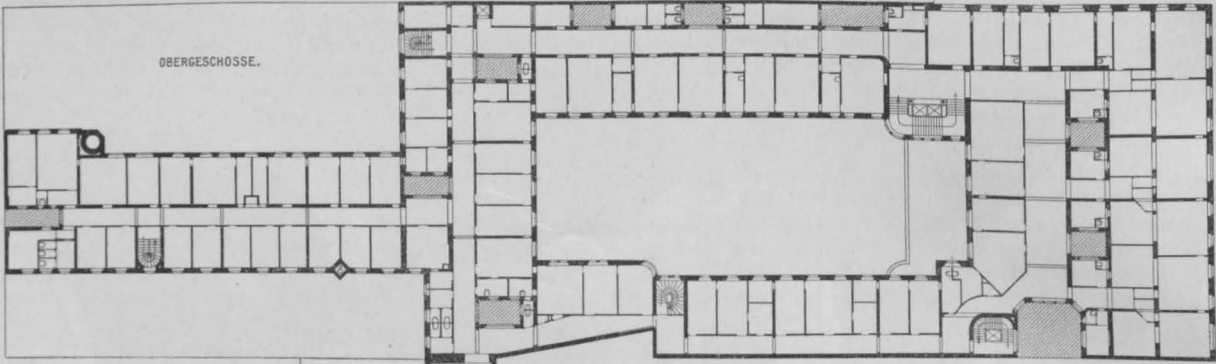


OTEL ADLON AM  
PARISER PLATZ IN BER-  
LIN. \* ARCHITEKTEN:  
BAURAT C. GAUSE (+)  
UND REG. - BAUMSTR.  
A. D. ROB. LEIBNITZ IN  
\*\*\* BERLIN. \*\*\*  
=====DEUTSCHE=====  
BAUZEITUNG \* XLI.  
JAHRGANG 1907, NO. 99



aus die lebhafteste Bewegung, die in den Kunstkreisen Berlins gegen den Abbruch des Hauses aufkam, eine Bewegung, die zudem noch genährt wurde durch die Sorge um die künstlerische Harmonie des Pariser Platzes. Denn nach der bis dahin bekannt gewordenen Art,

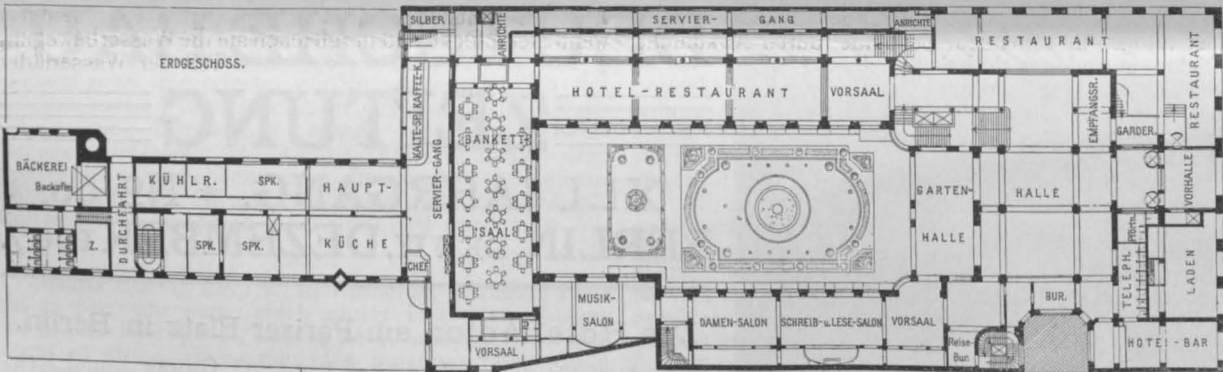
er den zusammenwirkenden Künstlern auch, man kann sagen, ungemessene Millionen zur Verfügung, denn die Kosten des Baues werden einschließlich der Summen für die Baustelle und für die innere Einrichtung mit 17 Millionen Mark angegeben! Es unterliegt keinem



mit der sich die Hotel-Industrie Berlins in der Öffentlichkeit zur Geltung zu bringen suchte, mußte man die schlimmsten Befürchtungen für den Pariser Platz und den Eingang zu der Triumphal-Straße des Reiches hegen, nachdem bekannt wurde, daß der so vornehme Palast Schinkel's durch ein Hotel ersetzt werden sollte. Jedoch dank des tatkräftigen Eingreifens der zuständigen Behörden, sowie

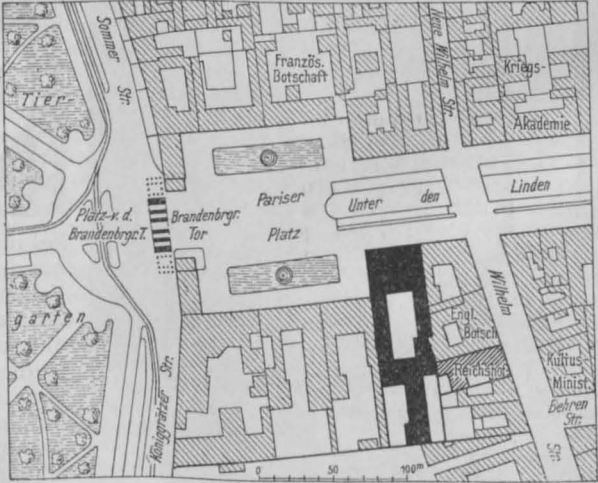
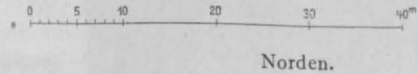
Zweifel, daß diese reichen Mittel an nicht vereinzelt Stellen des Inneren zu einer Gefahr für den Grad der künstlerischen Bewertung geworden sind, und daß ein Weniger an Mitteln wohl hätte an manchen Stellen zu einem Mehr an künstlerischer Wirkung führen können. Die künstlerische Oekonomie der Material- und der Formenwerte ist doch an verschiedenen Stellen zu vermissen; dennoch aber enthält das Haus auch Wirkungen von hoher Schönheit.

Die Verhältnisse der Oertlichkeit gehen aus dem untenstehenden Lageplan hervor. Nach demselben entwickelt sich die Baustelle mit einer Frontlänge von 38m an der Straße „Unter den Linden“, und mit einer Länge von 31m am Pariser Platz. Das Grundstück dehnt sich bis zu einer Tiefe von 132m aus und steht an seinem östlichen Ende in Verbindung mit dem Gebäude des Hotels „Reichshof“ in der Wilhelm-Straße, welches



dank des Umstandes, daß S. M. der Kaiser sich die letzten Bestimmungen über die Gestalt des Neubaues vorbehalten hatte, wurde die Gefahr glücklich abgewendet. Freilich war der Verlust des Werkes Schinkel's nicht aufzuhalten; die künstlerische Harmonie des Pariser Platzes aber ist gewahrt geblieben, denn mit feinem Gefühl ist der Neubau in seiner Höhen-Bemessung, in der Gliederung der Massen sowie in seinem architektonischen Charakter überhaupt in das geschlossene Platzbild eingefügt.

Die Entsagung im Aeußeren aber hat zu einem Uebermaß im Inneren geführt. Der Besitzer des Hotels, Hr. Lorenz Adlon, wollte mit diesem Berlin das vornehmste Haus seiner Art geben; aus diesem Gesichtspunkte heraus wählte er die Lage der Baustelle, aus dem gleichen Gesichtspunkte heraus aber stellte



Lageplan.



Adlon erwarb, um es mit seinem Hotel zu einem einheitlichen Betrieb zu vereinigen. Da infolge der eigentümlichen Lage des Geländes nur der vierte Teil des Hauses nach außen in die Erscheinung tritt, so kann man es glauben, wenn die Architekten versichern, daß die Gestaltung der Grundrisse ungemein schwierig gewesen sei, so einfach auch im allgemeinen der Organismus des Hauses sich darstellt. Gleichwohl haben sie es verstanden, die Eigenart der Verhältnisse in geschickter Weise dem Zweck des Hauses dienstbar zu machen. An ein tiefes Vordergebäude reihsich zwei Seitenflügel und ein Quergebäude und umschließen einen geräumigen Schmuckgarten, nach dem sich im Erdgeschoß die Säle, in den Obergeschossen die ruhig gelegenen Fremdenwohnungen öffnen. Ein Rückflügel, der bis zum Park des Palais Prinz Georg reicht, teilt das noch verbleibende Gelände in einen zweiten Garten und den Wirtschaftshof, der von der Wilhelm-Straße durch das Hotel Reichshof zugänglich ist, so daß also die Hauptfront des Hotels von jeglichem Wirtschaftsbetrieb frei gehalten ist. Die Raumgruppen sind derart verteilt, daß das Erdgeschoß in seinem vorderen Teil eine Bar, Läden, ein Restaurant, die geräumige Haupthalle als Mittelpunkt des gesamten Verkehrs und die Gesellschaftsräume mit Sälen enthält. Im Rückflügel, zwischen dem Wirtschaftshof und dem zweiten Garten, liegen im Erdgeschoß die Küchen-

räume, die Bäckerei, die Kühlräume sowie die Kessel- und Maschinenhäuser. Alle Gebäudeteile und Höfe sind unterkellert und bergen das große Weinlager des Hotels.

Die Verbindung vom Erdgeschoß nach den oberen Stockwerken ist neben den Fahrstühlen durch die große Haupttreppe und durch vier Nebentreppen hergestellt. Der Neubau enthält 260 Zimmer mit 322 Betten und 110 Bädern, der Erweiterungsbau, früher Hotel Reichshof, hat 45 Zimmer mit 69 Betten und 30 Bädern, sodaß das Hotel Adlon insgesamt 305 Zimmer mit 400 Betten und 140 Bädern enthält.

Die Anordnung der Fremdenräume ist nun so getroffen, daß die vornehmen Wohnungen Unter den Linden je aus einem großen Salon, Schlafzimmer und Badezimmer, das zugleich als Ankleidezimmer dient, bestehen (S. 696). Der vordere Korridor ist 4,5 m breit angelegt und auch als Wandelhalle wohl geeignet. Die Zimmer um den vorderen Garten herum sind so angelegt, daß bei einem angemessenen Wechsel von ein- und zweibettigen Zimmern die Bäder zwischen je zwei Zimmern liegen. Alle Zimmer sind durch kleine Vorräume von den Gängen getrennt. Neben diesen Vorräumen sind in der Wand der Wandschrank und die Waschoilette eingebaut, sodaß der übrige Platz für Tische, Stühle, Polstermöbel und Betten frei bleibt. Ebenso sind die Zimmer im früheren Reichshof eingerichtet, damit die ganze Anlage einen einheitlichen Charakter besitzt. —

(Schluß folgt.)

#### Grundeisbildungen in fließenden Gewässern. (Vergl. hierzu auch den Vereinsbericht S. 146 d. J.)

**V**orgänge, welche sich bei der Eisbildung abspielen, sind trotz des Interesses, das diese Frage besitzt, bis heute noch nicht einwandfrei erklärt worden. Erst vor einiger Zeit fanden jene Erscheinungen durch langjährige Arbeiten eines Ingenieurs\*) eine überzeugend wirkende Erklärung, die wohl manchen Irrtum beseitigen dürfte. Die Ergebnisse jener Forschung entstammen einer großen Menge von Versuchen, die in der Natur angestellt wurden und dadurch auf das bereits Bekannte aufbauten, obgleich sie Manches in neuer Beurteilung erscheinen lassen.

Bekanntlich besteht ein durchgreifender Unterschied im Gefrieren stehender und fließender Gewässer. Süßwasser nimmt in ruhendem Zustande durch Abkühlung an Dichte zu und erreicht bei 4° C. deren Höchstwert. Ehe jene Temperatur erreicht wird, ist eine Wasserbewegung in der Richtung der dichteren Schichten, also nach abwärts, zu beobachten. Weitere Abkühlung bewirkt keine Bewegung der Schichten mehr, da diejenigen mit größtmöglicher Dichte bereits an der Sohle gelagert sind. Die Eisbildung erfolgt an der Oberfläche und schreitet von oben nach unten fort. Die einzelnen Wasserschichten werden durch das gebildete Eis abgekühlt, doch tritt der Verstärkung der Eisschicht hemmend die Erstarrungswärme entgegen, die gemeinsam mit der Eigenschaft schlechter Wärmeleitung die Abkühlung des Wassers nach unten verzögert.

Fließendes Wasser mit seinen in allen möglichen Richtungen sich bewegendem Wasserfäden läßt keine Schichtenbildung mit verschiedenen Temperaturen zu, sondern kühlt mehr und mehr bis gegen 0° Celsius ab. Nur in einbuchtenden Stromstrecken und solchen mit geringer Wasserbewegung können Eisbildungen entstehen, die mit jenen in ruhendem Wasser hervorgerufenen Bildungen Ähnlichkeit haben. In solch' ruhigen Stellen des Stromes bildet sich an den Ufern Rand- oder Saumeis, das aus kleinen Eiskristallen besteht, die sich durch die Einwirkung molekularer Kräfte nach bestimmter Gesetzmäßigkeit aneinander reihen und die unter dem Namen Tyndall's Schmelzfiguren bekannten Eiskristalle bilden. Erst bei andauernder bedeutender Kälte entstehen auch auf der freien Oberfläche des Wassers Eiskristalle, selbst dort, wo starke Strömung das kaum entstandene Gebilde rasch stromabwärts führt. Durch die verschiedenartige Bewegung der Wasserfäden füllt sich der gesamte Abflußquerschnitt mehr und mehr mit solchen, dem Auge kaum sichtbaren Eiskristallen, die in den verschiedenen Tiefen des Stromes anzutreffen sind und die bei der gleichmäßigen Abkühlung des fließenden Wassers auf 0° C. als Schwebekörper in diesem erhalten bleiben.

Eine anhaltende tiefe Temperatur bringt auch bald die ersten Grundeisbildungen zustande, die selbst bei starker Strömung an den verschiedenen Vorsprüngen und Unebenheiten der Sohle, wie Steinen, Kolken in Erscheinung treten. Obgleich nun die Bildung der, dem spezifischen

Gewicht nach gegen Wasser leichteren Eiskristalle auf der Wasseroberfläche erfolgt, so ist doch in jedem strömenden Gewässer reichlich Gelegenheit vorhanden, daß diese Eiskristalle den saugenden Wirkungen von Wirbeln oder abwärts gerichteten Bewegungen folgen und an der Sohle Grundeisbildungen verursachen.

Durch den Einbau von Brückenpfeilern werden zum Beispiel Querschnittsverengungen bewirkt, denen eine Erweiterung folgt, wodurch die steilere Richtung der Spiegelneigung in der Querschnittsverengung vorerst noch beibehalten bleibt und dadurch die Eiskristalle nach abwärts zieht. Es entstehen bei Unebenheiten der Sohlenform, wenn Steinblöcke und dergleichen auf die Wasserbewegung einwirken, Grundwellen, die einen Teil der Wasserfäden nach der Oberfläche zu ablenken, dafür aber andere Wasserfäden nach der Sohle zu ansaugen. Selbst bei mäßiger Geschwindigkeit unter 1 m können die eben gezeigten Fälle eintreten. Leicht zu beobachtende wirbelnde Bewegungen mit saugender Wirkung zeigen sich dann, wenn der Strom das einbuchtende Ufer verläßt, um in eine ausbuchtende Uferlinie überzugehen. Dabei treten ganz nahe dem einbuchtenden Ufer tiefe Kolke auf, in denen sich Wasserfäden mit geringerer Strömungsgeschwindigkeit, manchmal selbst entgegen der allgemeinen Strömungsrichtung, mit solchen größerer, dem Strome eigenen Geschwindigkeit begegnen, die diese Geschwindigkeitsunterschiede in starker, saugender Wirbelbewegung ausgleichen und selbst größere Gegenstände nach der Tiefe ziehen, um sie erst weiter stromab wieder zum Vorschein kommen zu lassen. An solchen Stellen werden die Eiskristalle in großer Zahl nach abwärts gezogen und setzen sich an den mehr und mehr in ihrer Oberfläche abgekühlten Steinen fest. Daraus ist aber ersichtlich, daß reichliche Gelegenheit vorhanden ist, Eiskristallen in allen Teilen des strömenden Wassers zu begegnen, und daß selbst größere Strömungsgeschwindigkeiten ein Abwärtsführen und ein darauf folgendes Ansetzen auf der Sohle keineswegs verhindern. Während nun den Eiskristallen in ruhigerem Wasser bei ihrem Anhaften an Sohlenunebenheiten Gelegenheit gegeben ist, ihre molekularen Kräfte zur Entfaltung zu bringen, wird bei scharfen Strömungsrichtungen mit wirbelnder Bewegung die Grundeisbildung mehr durch mechanische Einwirkungen gefördert. Im ersten Falle zeigt das Eis ein ausgesprochen blättriges Gefüge und führt den Namen blättriges Grundeis, hingegen zeigt die Grundeisbildung in rasch strömendem Wasser körnige Zusammensetzung und wird als körniges Grundeis bezeichnet. Beim blättrigen Grundeis gliedern sich die einzelnen Kristalle je nach der Größe der Molekularkraft, beim körnigen Grundeis sind es meist bereits entstandene Kristallgruppen, die fortgeführt und dann mechanisch aufgehäuft, durch die Bewegungsgeschwindigkeit selbst fest aufeinander gepreßt werden. Sind nun bei anhaltender Kälte größere Stücke solchen Grundeises entstanden, so lösen sich diese durch die Kraft des Auftriebes und erscheinen auf der Oberfläche unserer strömenden Gewässer. Auf diese Weise bemerkt das Auge

\*) Das Grundeis und daherige Störung in Wasserläufen und Wasserwerken. Von Dr. phil. G. Lüscher, Ingenieur in Aarau.



jene in so großer Zahl von den Strömen in den kalten Wintertagen fortgeführten Schollen als Ergebnis geheimnisvoller Vorgänge, die meist schon Tage vorher einsetzen, aber erst als fertiges Produkt zutage treten lassen. Bei der Eisbildung beeinflusst die Lufttemperatur in erster Linie die Temperatur des Wassers, doch sind auch meteorologische Einflüsse, wie klarer Himmel und die damit verbundene geförderte Verdunstung für die Abkühlung maßgebend. Auch Schnee verursacht, wenn größere Mengen in den Flußlauf gelangen, ein rasches Sinken der Wassertemperatur. Endlich kann auch die Bewölkung, die einen großen Teil der Wärmestrahlen zu verschlucken vermag, für die Abkühlung des Wassers maßgebend sein. —

Dipl.-Ing. R. Hansa in Hamburg.

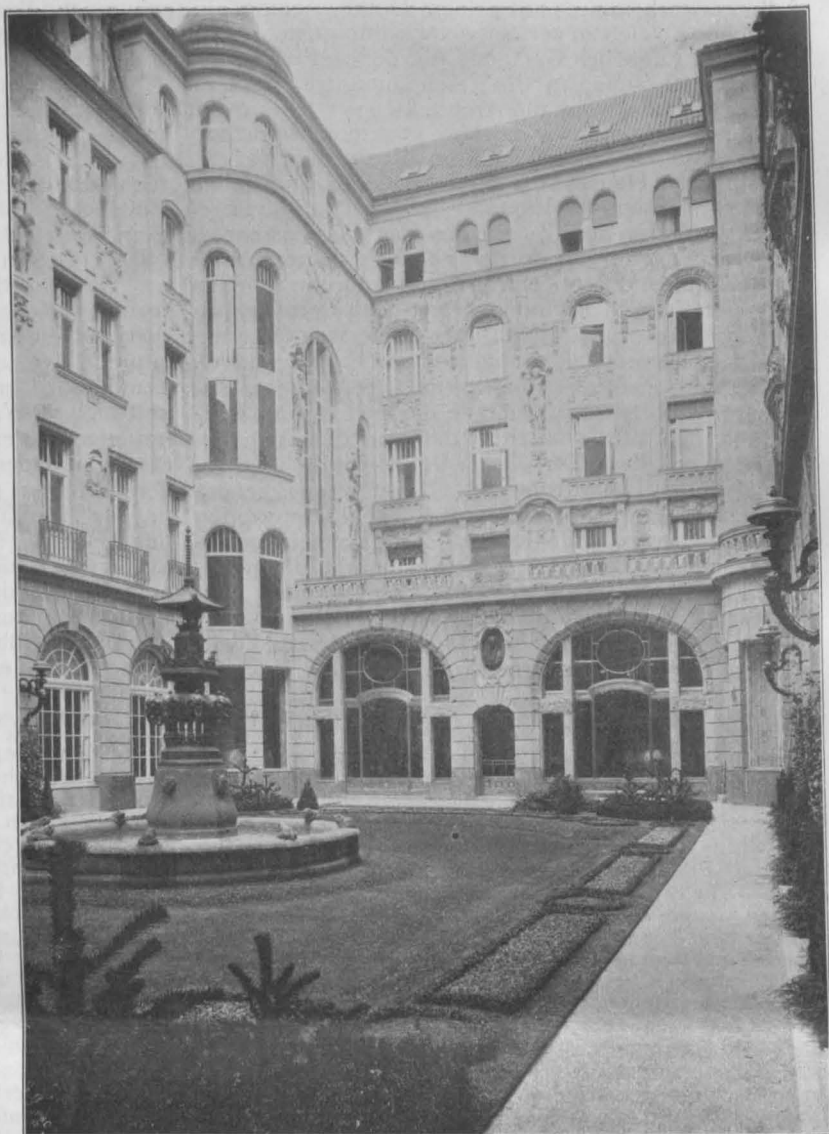
### Neuere Holzbauweisen, System Hetzer. (Schluß.)

**D**ie Verwendungs-Möglichkeit der Verbundbalken ist eine sehr vielseitige. Sie können im vollen Umfang überall da, wo jetzt nur gewöhnliche Holzbalken verwendet werden, mit großem Erfolge eintreten, da sie bei geringeren Kosten eine größere Tragfähigkeit ergeben. Das Hauptgebiet liegt naturgemäß in der Verwendung zu Deckenkonstruktionen.

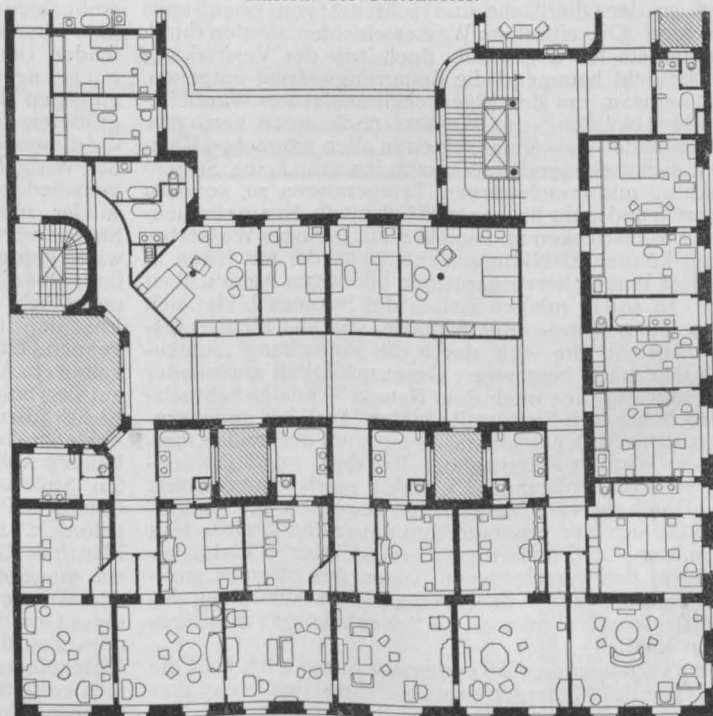
Den gebogenen und beliebig geformten hölzernen Baukonstruktionsteilen in Verbundbalken stehen zunächst dieselben Vorteile zur Seite, wie sie den geraden Verbundkörpern innewohnen. Der besondere Vorteil ihrer Formgebung eröffnet ihnen ein weites Anwendungsgebiet überall da, wo man in der Lage ist, die gebogenen Balken an ihren Enden so zu lagern oder mit einander zu verbinden, daß die Schubwirkungen aufgenommen werden. Damit aber ist das gebogene Bauglied geeignet, neue einfache Bogentragwerke zu bilden. In einfachster Weise können gebogene Holzsparren auf einen Querbalken aufgesetzt und im Firstpunkte miteinander verbunden werden, sodaß ein bogenförmiger Dreigelenkträger entsteht. Der unmittelbar durch Schalung, Wind und Schnee belastete Bogensparren erhält in solcher Weise das Vielfache der Tragfähigkeit eines geraden Sparrens. In dieser Form lassen sich nach Abbildg. 4 Dachräume mit vollkommen freier Innenbenutzung und gefälliger bogenförmiger Dachform und Einheitsfläche ebenso billig wie schnell herstellen.

Abb. 5 (S. 698) zeigt, in welcher Weise die bogenförmigen Sparren für beliebige Scheunen und Hallenbauten Verwendung finden. Die Formgebung kann je nach Bedürfnis flach oder steil gewählt werden. Die mehrfach erwähnte Ausführung in Altenburg (Abbildgn. 6 und 7) zeigt einen Sonderfall der Bogenform, der besonders für Saalbauten geeignet ist. Der Schub ist hier nicht unmittelbar am Fuße aufgenommen, sondern durch eine höher gelegene Zange übernommen. Es ist dabei durch Fortfall der Balkenlage erheblich an Raum gewonnen und überdies eine gefällige Seitenwirkung erzielt. Gleichzeitig dient die Zange zur Ausbildung einer Kassettendecke.

Die Ausbildung von biegungsfesten vollwandigen Holzbaugliedern in Tragform dürfte eine besondere eigenartige Neuheit bedeuten. Nachdem die Frage der Verbindung mehrerer Glieder erprobt war, handelt es sich darum, diesen Fortschritt in möglichst rationeller Weise auszunutzen. Es ist bekannt, daß für die auf Biegung beanspruchten Balken bei gleichem Material-Aufwand das Wider-



Ansicht des Gartenhofes.



Einteilung der Wohnungen nach der Straße „Unter den Linden“. Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin.

Arch. für den Aufbau: kgl. Bt. C. Gause † u. Reg.-Bmstr. a. D. Rob. Leibnitz in Berlin. Arch. für den Ausbau: Wilh. Kimbel in Berlin, Heinr. Pössenbacher in München u. a.

standsmoment und damit die Tragfähigkeit am größten werden, wenn das Material möglichst weit von der neutralen Faser angeordnet ist. Auf dieser einfachen Grundidee beruht die Ausführung der üblichen Trägerform in Eisenkonstruktion mit lotrechtem Steg und zwei wagrechten Flän-

chen Verbundträgers in einfachster Form. In der Längsanordnung kann der Vollwandträger ebenso gut als Bogen-sehnenträger oder mit gerader Gurtung ausgeführt werden. Die stehende Wand wird entweder bei geringerer Höhe durch ein Längsholz, oder bei größerer Höhe durch anein-



Kaminwand der großen Halle im Erdgeschoß.

**Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin.**

Architekten für den Aufbau: kgl. Baurat C. Gause † und Reg.-Bmstr. a. D. Robert Leibnitz in Berlin.  
Architekten für den Ausbau: Wilhelm Kimbel in Berlin, Heinrich Pössenbacher in München u. a.



Fremden-Salon.

schen. Hetzer ist schon vor Jahren ein besonderes Patent darauf erteilt worden, solche biegungsfesten vollwandigen Träger in Verbund-Konstruktion aus stehender Wand und liegender, sowie oberer und unterer Längsholzgurtung herzustellen. Abbildg. 8 (S. 698) zeigt den Querschnitt eines sol-

ander gefügte verbundene gerade oder schräg gestellte Einzelholzglieder gebildet (Abbildg. 9).

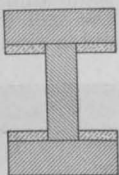
Wie bei Blechträgern erhält der Vollwandträger in Holz in Abständen Aussteifung der beiden Gurtungen durch besondere Querstücke. Das Anwendungsgebiet der Voll-



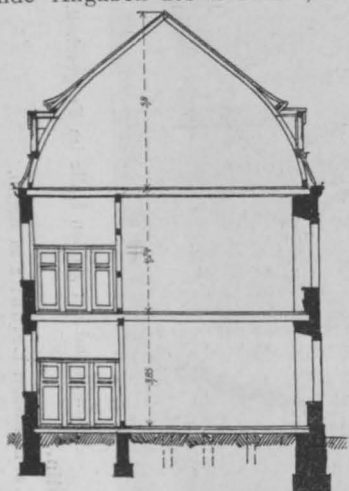
wandträger ist ein ganz allgemeines. Besonders bieten sie für Dachbinderkonstruktionen ein wesentliches neues Hilfsmittel, klare einfache biegungsfeste Systeme zu schaffen.

An dieser Stelle möge nur eines der Bindersysteme in Abbildung 10, wie sie zur Zeit in verschiedener Anordnung mehrfach ausgeführt werden, zur Darstellung kommen. Statisch stellt das System einen Dreigelenksträger mit aufgehobenem Horizontalschub und einer mittleren Zangenverbindung vor.

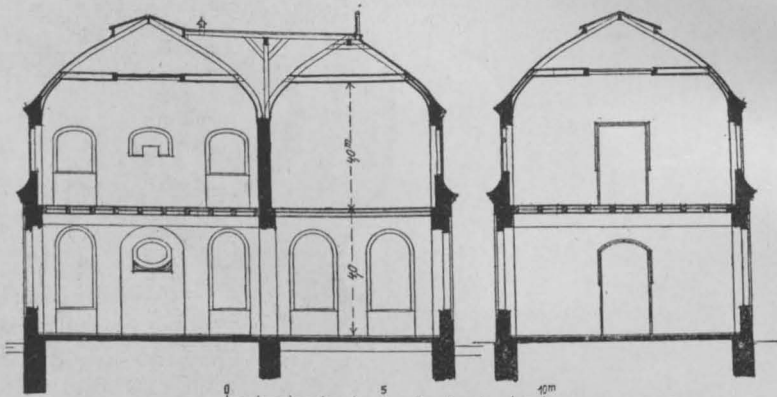
Im Anschluß an diese in allgemeinen Zügen dargestellten Hauptpunkte der neuen Hetzer'schen Bauweisen mögen über die interessante, eingangs erwähnte Ausführung des Museums in Altenburg folgende Angaben des Erbauers, des Geh. Bt. Wanckel in Altenburg, ange-schlossen werden:  
Durch eine eigen-artige Bau-Aufgabe



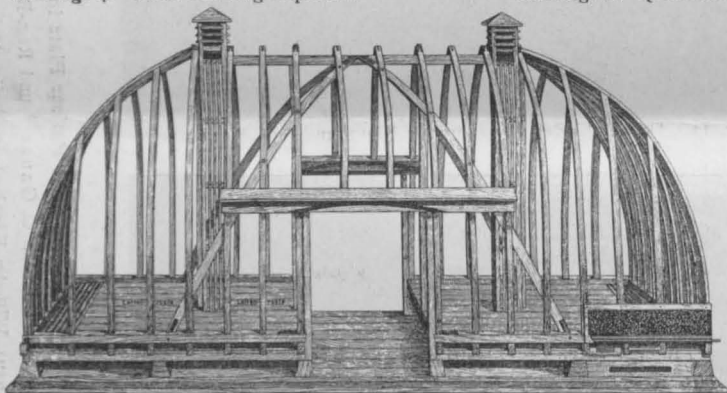
Abbildg. 8.



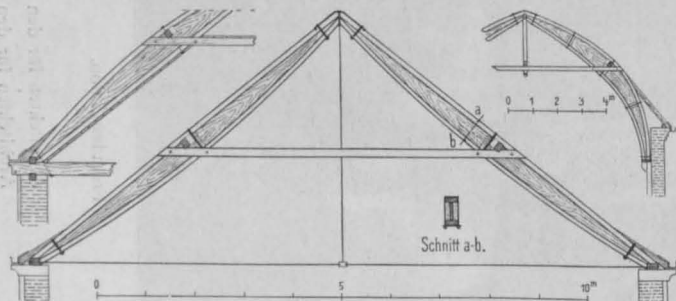
Abbildg. 4. Dach mit Bogensparren.



Abbildg. 6. Querschnitte des Museums für Naturkunde in Altenburg.



Abbildg. 5. Scheunen- und Hallenbauten mit Bogensparren.



Abbildg. 10. Dachbinder aus I-förmigen Vollwandträgern.

wurde ich veranlaßt, die Hetzer'sche Bauweise vor kurzem praktisch zu erproben. Im herzogl. Schloßgarten zu Altenburg, S.-A., sollte ein Museum für Naturkunde errichtet werden. Die darin aufzustellenden Sammlungen sind in zahlreichen Schränken verschiedensten Maßes untergebracht. Um völlig freie Hand bei der Aufstellung dieser Schränke im Neubau zu behalten, mußten die Säle vollkommen von Stützen frei gehalten werden.

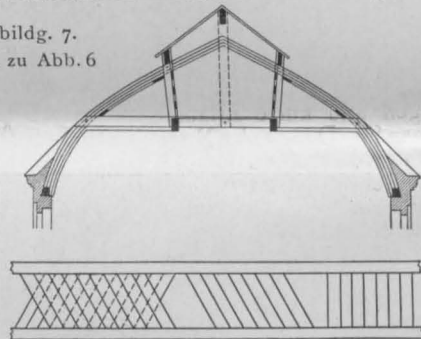
Ferner bedingte die Lage des Gebäudes als Abschluß einer waldumrahmten Wiesenfläche des Parkes eine breit gelagerte, möglichst niedrige Baumasse nach Art der Orangerien und kleinen Lustschlösser der Barockzeit. Die zur Verfügung stehende geringe Grundfläche war diesem Baugeanken insofern hinderlich, als sie eine zweigeschossige Anlage nötig machte. Bei nur 4 m Geschoßhöhe hätte sich

hieraus eine 8—9 m hoher Bau ergeben, welcher für den kleinen Maßstab der umgebenden Anlagen zu hoch ausgefallen wäre. Die Verwendung der gebogenen Hetzer'schen Dachsparren ermöglichte nun eine äußerst glückliche und einfache Lösung der einander widerstrebenden Vorbedingungen (Abbildg. 6 und 7, 11 und 12).

Die Umfassungsmauern des Obergeschosses konnten auf 3 m Höhe beschränkt, auf eine Dachbalkenlage konnte gänzlich verzichtet und der zwischen den gekrümmten Sparren völlig frei bleibende untere Teil des Dachraumes zur Vergrößerung der Saalhöhe verwendet werden, ohne daß irgendwelche Stützen oder Zugbänder den freien Raum störten. Aus dem beigegebenen Schnitt ist ohne weiteres ersichtlich, daß die gekrümmten Sparren sich selbst gegenseitig stützen und keinen nennenswerten Schub auf die Umfassungen ausüben, weil die völlig starre untere Krümmung lotrecht auf den Mauern aufliegt.

Der wagrechte Teil der Saaldecke wurde dann als leichte Zangen-Konstruktion zwischen die Sparren eingespannt. Auf die geschilderte Weise war es möglich, mit

Abbildg. 7.  
Dach zu Abb. 6



Abbildg. 9. Steg eines I-förmigen vollwandigen Trägers aus einzelnen Bohlstücken.

den einfachsten und billigsten Mitteln den scheinbaren Widerspruch zu lösen: im Inneren eines aus ästhetischen Rücksichten äußerlich niedrig gehaltenen Gebäudes verhältnismäßig hohe Räume unterzubringen. Diese Räume völlig frei von Stütz- und Zugkonstruktionen zu halten und — als wertvolle Zugabe — in der leicht gekrümmten Dachfläche eine in die Gesamt-Erscheinung harmonisch sich einfügende Dachhaube zu erhalten.

Ein ganz besonderer Vorzug dieser Bauweise ist außerdem die große Kosten-Ersparnis bei gleicher Güte der Ausführung anderen Konstruktionen gegenüber. Die angestellten genauen Vergleichs-Berechnungen haben ergeben, daß die Ueberspannung der betreffenden Räume durch eine der üblichen Konstruktionen mit Sprengwerk oder Stützen rd. 40 % höhere Kosten verursacht haben würde.

Nicht minder vorteilhaft gestaltete sich bei genanntem Neubau die Ausführung der Zwischendecke, für welche Hetzer'sche Verbundbalken mit parabolischer Einlage verwendet wurden. Da im Obergeschoß die schweren Schränke der Steinsammlung Platz finden sollen, ergab sich für die außergewöhnlich schwere Belastung die Notwendigkeit, entweder eiserne oder ungewöhnlich starke Holzbalken zu verwenden. Da wegen der verfügbaren knappen Bau-summe vom Eisen abgesehen werden mußte, hätte man, wie die Berechnung ergab, massive Holzbalken von 20/30 cm Querschnitt in 80 cm Abstand wählen müssen. Statt dessen genügten Hetzer'sche Verbundbalken mit gleichem Abstände, welche die Belastungsprobe völlig bestanden haben und weniger kosteten als Vollbalken.“ —

## Literatur.

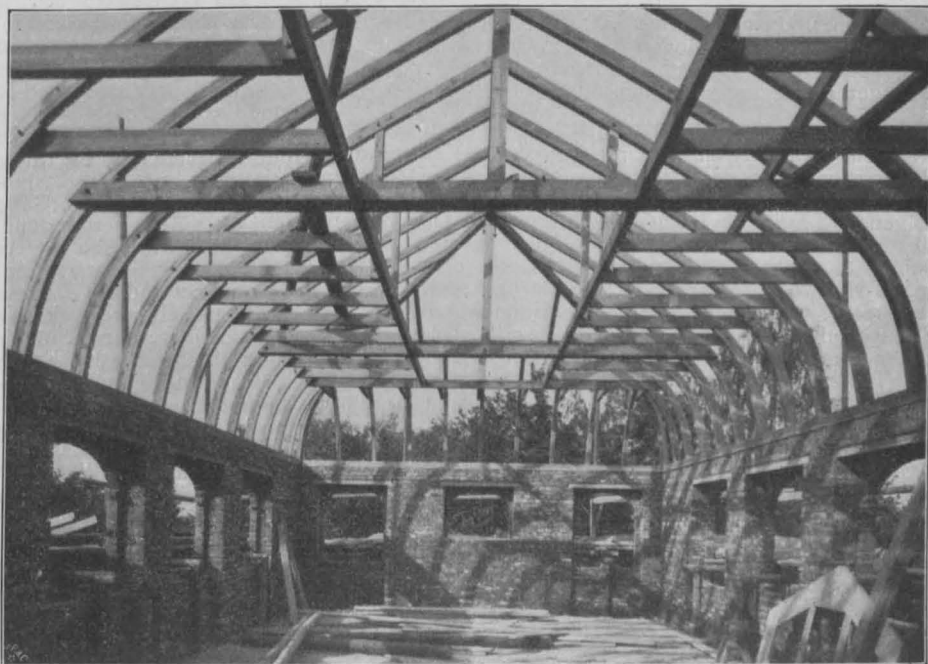
**Vorschriften für Herstellung und Betrieb von Grundstücks-Entwässerungen.** Herausgegeben vom „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“. Berlin 1908. Verlag Deutsche Bauzeitung G. m. b. H. Preis brosch. 1 M. im Einzelverkauf, bei größerem Bedarf Preisermäßigung. —

Ein außerordentlich wichtiges Glied in dem System der Anlagen, welche zur Abführung der städtischen Brauch- und Schmutzwässer dienen, bilden die Entwässerungsanlagen innerhalb der einzelnen bebauten Grundstücke selbst. Das best angelegte und betriebene Kanalsystem kann Nachteile in hygienischer Beziehung nicht aufheben, die entstehen müssen, wenn die Haus-Leitungen schlecht sind und mangelhaft unterhalten werden, sodaß sich Schmutz- und Fäulnisherde in den bewohnbaren Räumen selbst bilden können. Teils aus falscher Sparsamkeit und teils aus Unkenntnis wird aber gerade nach dieser Richtung noch viel gestündigt, und vielfach fehlte es auch den Organen der Gemeinde-Verwaltungen, welche diese Anlagen zu überwachen haben, an der ausreichenden Erfahrung, um klare und praktische Vorschriften für die Herstellung, den Betrieb und die Kontrolle derselben zu erlassen.

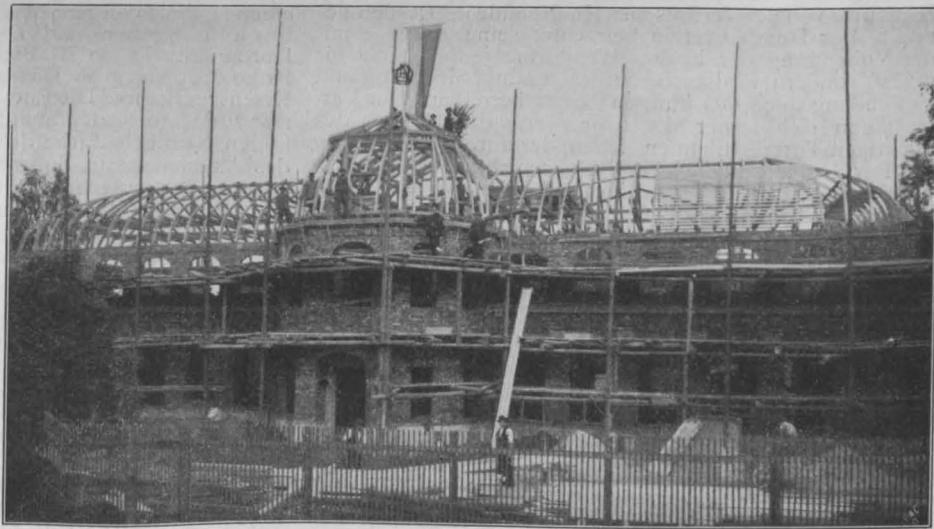
Der „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ hat daher geglaubt, die Erfahrungen seiner Mitglieder und deren Arbeitskraft in den Dienst der Allgemeinheit stellen zu sollen, um hier Abhilfe zu schaffen. Zu diesem Zwecke hat er zunächst im Jahre 1903 Zeichnungen und kurze Erläuterungen für „Deutsche Normalabflußröhren (D.N.A.) in Gußeisen, Steinzeug und Blei herausgegeben\*“, welche für die Rohrweiten und -Längen, die Wandstärken und Muffenformen, die Art der Verbindungen und Abzweigungen feste Regeln geben, nach denen sich mit möglichst wenigen außergewöhnlichen Formstücken in einfacher Weise haltbare, dichte und die Abführung der Schmutzwässer ohne Ablagerungen begünstigende Leitungen im Hause schaffen lassen. Leider hat diese Arbeit bisher nicht durchweg den Beifall gefunden, welchen sie verdient hätte.

In diesem Jahre sind dann die soeben erschienenen „Vorschriften für Herstellung und Betrieb von Grundstücks-Entwässerungen“ abgeschlossen worden, die so abgefaßt sind, daß sie ohne weiteres auf Grund einer besonderen Verordnung, für welche ein Entwurf beigegeben wird, als Teil dem Ortsstatut eingefügt werden können, durch welches allgemein die Verpflichtung zum Anschluß der Grundstücke an die städt. Sielanlage und die Frage der Gebühren für diesen Anschluß geregelt wird. Die Vorschriften bestehen dementsprechend zum Teil aus rein technischen, zum Teil aus Verwaltungs-Vorschriften, die aber so ineinander greifen, daß darauf verzichtet werden mußte, sie räumlich voneinander zu trennen. Soweit diesen, auf möglichst allgemeiner Basis aufgestellten verwaltungsrechtlichen Vorschriften in einzelnen Bundesstaaten etwa gesetzliche Bestimmungen entgegenstehen, müssen sie eben jeweils entsprechend

abgeändert werden. Auf die Vorschriften im Einzelnen einzugehen, müssen wir uns versagen. Erwähnt sei aber noch, daß der erste Entwurf derselben seinerzeit allen größeren Stadtgemeinden zur Begutachtung zugesandt und außerdem durch Abdruck in der „Deutschen Bauzeitung“ (Jhrg. 1905, S. 122) zur öffentlichen Erörterung gestellt worden ist. Das so gewonnene Material ist wiederholt gesichtet und verarbeitet worden, sodaß die jetzige Fassung wohl als eine dem praktischen Bedürfnisse entsprechende bezeichnet werden darf. Bei der Aufstellung der Vorschriften hat das Bestreben obgewaltet, sie möglichst knapp und klar zu fassen. Alles Unwesentliche und das, was nicht Anspruch auf allgemeine Gültigkeit hat, ist daher fortgelassen.



Abbildg. 12. Dachstuhl des Museums für Naturkunde in Altenburg, S.-A.



Abbildg. 11. Museum für Naturkunde in Altenburg, S.-A., im Bau. Neuere Holzbauweisen, System Hetzer.

Trotzdem umfassen sie 18 Seiten. Den kleinen und mittleren Stadtgemeinden ist durch die Aufstellung dieser Vorschriften jedenfalls ein ganz besonderer Dienst geleistet worden, aber auch den großen Stadtgemeinden, selbst solchen, die ihre eigenen Bestimmungen schon früher erlassen haben, dürften sie zu gute kommen. —

**Grabmonumente und Reihen-Grabsteine von Ernst Haiger.** Erläuternder Text von Dr. v. Grolman. Fünzig Tafeln. Gr. 4°. Verlag von Otto Baumgärtel in Berlin. Preis 20 M. —

Eine zu begrüßende Veröffentlichung im Sinne einer künstlerischen Wandelung im Grabmalwesen unserer Zeit. Der Künstler sagt dazu: „Wie allen meinen Werken, so suchte ich auch diesen Blättern den ewigen Geist griechischer Schönheit zugrunde zu legen. Diese Monumente sollen Symbole lebendiger Kraft darstellen, aus dem Bo-

\*) Zu beziehen durch die „Deutsche Bauzeitung“ bzw. die Geschäftsstelle des Verbandes. Einzelpreis 1,70 M. portofrei.



den des „Reinmenschlichen und Ewignatürlichen“ emporgewachsen. Ich suchte die vornehmen Grenzen der Schönheit, die der Grieche selbst in höchster Ekstase nicht überschritt, innezuhalten, damit die Landschaft geschmückt, nicht verletzt werde.“ Ein gutes, ein treffendes Wort zu einer verdienstvollen Veröffentlichung. —

**Adreß- und Jahrbuch der Baumaterialienbranche und verwandter Geschäftszweige.** Verlag: Baumaterialien-Markt G. m. b. H. in Leipzig.

Für viele Zwecke der Praxis wird der Hinweis auf dieses Adressen-Jahrbuch der Baumaterialienfirmen willkommen sein. In ihm sind mit tunlichster Zuverlässigkeit über 64000 Firmen zusammengestellt, die für Herstellung und Lieferung von Baumaterialien in Deutschland in Betracht kommen. Das Verzeichnis ist ein doppeltes: ein nach Orten und ein nach Geschäftszweigen geordnetes. Den größten Teil des 35 Bogen starken Bandes nimmt das Ortsregister ein, während das Branchenregister sich auf geringeren Umfang zusammendrängen ließ. —

### Vermischtes.

**Deutsches Museum.** Für die diesjährige Versammlung des Vorstandsrates des „Deutschen Museums“ in München, welche auf Einladung des Kaisers in Berlin stattfindet, ist folgendes Programm festgesetzt: Montag, 16. Dez., Sitzung des Vorstandsrates im Reichsamt des Inneren; im Anschluß daran Frühstück bei dem Staatssekretär von Bethmann-Hollweg. Am Abend Festmahl im Landes-Ausstellungspark, veranstaltet von den Berliner Mitgliedern des Deutschen Museums. Dienstag, 17. Dez., Ausschuß-Sitzung unter dem Vorsitz des Prinzen Ludwig von Bayern in der Technischen Hochschule zu Charlottenburg, zu welcher der Kaiser sein Erscheinen zugesagt hat. Tagesordnung: Berichte der Hrn. Dr. Ehrensberger, Geh. Rat Dr. von Dyck, Generaldir. Dr. von Oechelhäuser und Brt. Dr. Oskar von Miller über das Museum und dessen Entwicklung; Vorlage der endgültigen Pläne des Museums-Neubaus von Professor Dr. Gabriel von Seidl. Nachmittags Besichtigung des neuen Verkehrs- und Baumuseums. Am Abend Festvortrag in Gegenwart des Kaisers und des Prinzen Ludwig des Hrn. Prof. Dr. von Linde über „Die Schätze der Atmosphäre“ im Reichskanzler-Palais, wozu die Mitglieder des Vorstandsrates und des Ausschusses eingeladen sind. —

**Zur Fortführung der Ausbau-Arbeiten am Dom von Meissen** wurde an Stelle des durch schwere Krankheit verhinderten Ob.-Brt. Prof. Dr. Schäfer in Karlsruhe Hr. Prof. Hugo Hartung von der Technischen Hochschule in Dresden gewählt. Der Dombauverein betrachtet seine Aufgabe mit der Vollendung der beiden Westtürme jedoch nicht für gelöst, sondern wird auch die Erneuerung, Sicherung und Vollendung auch des übrigen Baues betreiben. Der Verein kann sich ferner der Erneuerung des Helmes des höckerigen Turmes nicht entziehen, der durchweg baufällig ist. Der Neubau soll die bisherige geschichtliche und volkstümlich gewordene Gestalt des höckerigen Turmes beibehalten. Zur Wiederherstellung und Sicherung der Fürstenkapelle wird das sächsische Kultusministerium 30000 M. bewilligen. —

### Wettbewerbe.

**Wettbewerb Realgymnasium Mariendorf.** Das Gebäude soll auf einem Gelände an der Ring-Chaussee in nächster Nähe des Bahnhofes Mariendorf errichtet werden und aus Erd-, sowie 2 Obergeschossen bestehen. Nachteilig ist die Nähe des Kohlenhebewerkes der Gasanstalt; die Planung hat diesem Nachteil tunlichst entgegenzuwirken. Ueber Material und Stil sind Angaben nicht gemacht. Die Baukosten sind nach dem Einheitssatze von 18—19 M. zu berechnen. Frist 28. Febr. 1908. „Es wird beabsichtigt, den Träger des I. Preises mit der Ausführung resp. der Oberleitung zu betrauen, sofern sein Entwurf der Ausführung zugrunde gelegt wird.“ Das ist eine so starke Einschränkung, daß sie eigentlich alle Möglichkeiten offen läßt und keine eigentliche Zusicherung bedeutet. —

**Zur Erlangung von Entwürfen für ein Gewerbe- und Handelsschulgebäude in Bruchsal** hatte die Stadtgemeinde einen engeren Wettbewerb ausgeschrieben. Bei der Entscheidung wurde der Entwurf der Architekten Wellbrock, Schäfers & Franz in Bruchsal und Karlsruhe für die Ausführung bestimmt und den Genannten die weitere Bearbeitung übertragen. Mit dem Bau wird voraussichtlich im nächsten Frühjahr begonnen. Die Baukosten betragen etwa 330000 M. —

**Ein Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Denkmal Ludwigs II. von Bayern für Bamberg** wird vom Ludwig-Verein daselbst für Künstler bayerischer Staatsangehörigkeit zum 1. April 1908 erlassen. Es gelangen 3 Preise von 1500, 1000 und 500 M. zur Verteilung. 1000 M. stehen für den Ankauf von 4 nicht preisgekrönten Entwürfen zur Verfü-

gung. Dem Preisgericht gehören außer dem Architekten Stadtbaurat Wilh. Schmitz in Bamberg die Bildhauer und Professoren Balth. Schmitt und Herm. Hahn, sowie der Maler Prof. Jul. Diez, sämtlich in München, an. —

**Ein Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Grab-Denkmal des I. Vorsitzenden des bayerischen Landes-Feuerwehr-Ausschusses** ist für in Bayern lebende Künstler erlassen worden. Kosten der Herstellung 10000 M. 2 Preise von 600 und 400 M.; 2 Ankäufe für je 200 M. Der vom Preisgericht hierzu in erster Linie empfohlene Entwurf gelangt zur Ausführung. Unter den Preisrichtern städt. Bt. Hans Grässel, Bildh. Prof. Erwin Kurz, Bildh. Prof. Anton Pruska, Bildh. Prof. Balth. Schmitt und städt. Bauamtmann Wilh. Stercken, sämtlich in München. Frist 1. März 1908. —

**Ein Wettbewerb betr. Entwürfe für einen Neubau des Reichs-Kriegsministeriums in Wien** wurde für Künstler österreichischer oder ungarischer Staatsangehörigkeit eröffnet. Der Neubau soll am Stubenring zwischen Kunstgewerbeschule, Schalleutzer- und Reischach-Straße auf einem Gelände von 13800 qm in 2 Teilen errichtet werden: es sind ein Amtsgebäude des Kriegsministeriums selbst mit 7 Mill. K. und ein Bauteil für die Räume des militärwissenschaftlichen Institutes und des Kasino-Vereines mit 1,5 Mill. K. geplant. Die Lage der Gebäudegruppe an der Ringstraße und die mit ihr verbundene Neu-Aufstellung des Radetzky-Denkmales machen die Arbeit zu einer besonders interessanten. Es gelangen ein I. Preis von 20000, ein II. Preis von 15000 und 2 III. Preise von je 10000 K. zur Verteilung. 2 nicht preisgekrönte Arbeiten sollen für je 5000 K. angekauft werden. Unter den Preisrichtern befinden sich die Hrn. Ob.-Brt. Dr. Fr. Berger in Wien; Hofrat Kamillo Fittler in Budapest; Min.-Rat Ritter v. Förster in Wien; Hofrat Ritter v. Gruber in Wien; Prof. Alois Hauszmann in Budapest; Prof. Karl König in Wien; Arch. Fr. v. Krauss in Wien; Prof. Virg. Nagy in Budapest und Ob.-Brt. Prof. Fr. Ohmann in Wien. —

**In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Erbauung eines Stadtbades in Gablonz in Böhmen** fiel der I. Preis dem Entwurf des Hrn. Rob. Hemmrich in Gablonz zu. Der II. Preis wurde der gemeinsamen Arbeit der Hrn. Jos. Salvemeier, Paul Sogl und Hans Richter in Aussig zugesprochen. Den III. Preis erhielt Hr. Arwed Thamerus in Gablonz. Der Entwurf mit dem Kennzeichen „1907“ wurde zum Ankauf empfohlen, dem Entwurf „Jubiläumsbad“ eine lobende Anerkennung gespendet. —

**In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau eines Gymnasiums in Bottrop i. W.** liefen 120 Arbeiten ein. Je einen II. Preis von 1000 M. erhielten die Hrn. Peter Klotzbach in Barmen und Dietrich und Carl Schulze in Dortmund. Je ein III. Preis von 650 M. wurde den Hrn. Hugo Lechmig in Düsseldorf und Ludwig Becker in Essen zuerkannt. Die Entwürfe mit den Kennworten „Naziß“ und „In letzter Stunde“ wurden zum Ankauf empfohlen. Sämtliche Entwürfe sind bis 22. Dez. im Sitzungssaal des Amtshauses in Bottrop öffentlich ausgestellt. —

**Das Preisausschreiben betr. Entwürfe für Flaggenmaste und Lichtträger der Ausstellung München 1908** hatte folgendes Ergebnis: Für Flaggenmaste wurden 12 Arbeiten eingereicht und 4 Preise verteilt: I. Preis zu 350 M. an K. Roth, II. Preis zu 300 M. an Ph. Widmer, III. Preis zu 300 M. an Bildh. Val. Winkler und Arch. J. Bertelsheimer, IV. Preis zu 150 M. an Bildh. Gg. Schreyögg.

Für monumentale Lichtträger sind 9 Arbeiten eingelaufen. Es wurden 3 Preise im Betrage von je 200 M. zuerkannt, und zwar an Fr. Lommel, Bildh. Joh. Seiler (gemeinschaftlich mit der Firma J. Ungerer) und E. Pfeifer.

Für einfache Lichtträger sind 8 Entwürfe eingelaufen. Als Preise wurden verteilt: je 150 M. an Arch. Otto Dietrich und E. Pfeifer und 100 M. an Ziviling. Wilh. Thor. —

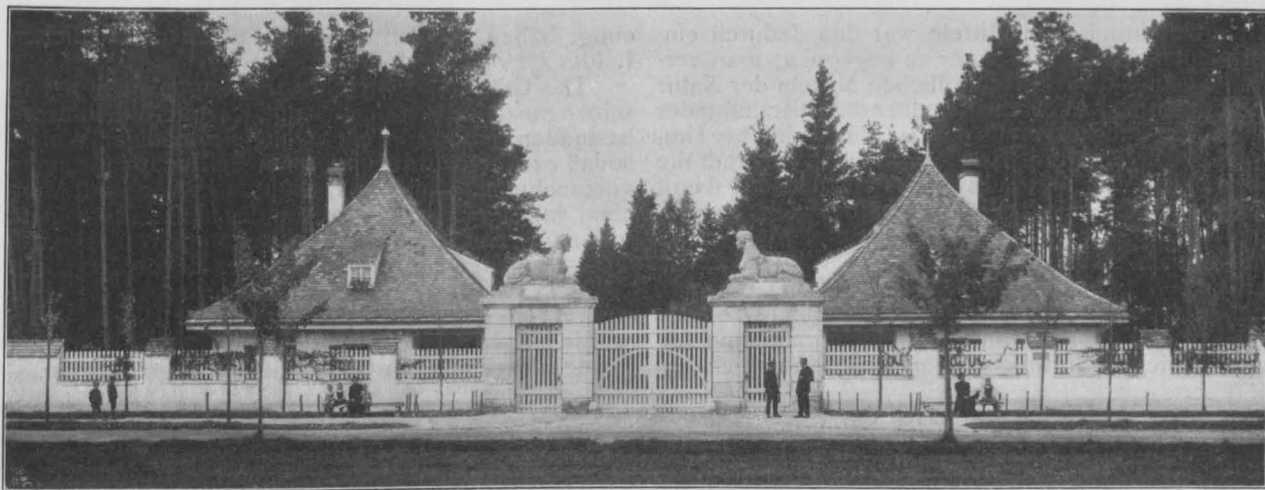
**Das Reise-Stipendium der Louis-Boissonnet-Stiftung der Technischen Hochschule zu Berlin** im Betrage von 3000 M. ist für 1908 an einen Bau-Ingenieur zu vergeben. Die Aufgabe ist ein vergleichendes Studium des Eisenbahn-Sicherungswezens in England und Frankreich mit dem von Deutschland. Bewerbungen zum 10. Jan. 1908 an das Rektorat der Techn. Hochschule zu Berlin.

**Das Reise-Stipendium der Gottfried-Semper-Stiftung der Technischen Hochschule in Dresden** im Betrage von 600 M. ist für das Jahr 1908 an einen Architekten zu vergeben, der seine fachliche Ausbildung an einer sächsischen Lehr-Anstalt erlangt hat. Bewerbungen zum 31. Dezember d. J. an den Rat von Dresden. —

**Inhalt:** Das Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin. — Grundeisbildungen in fließenden Gewässern. — Neuere Holzbauweisen, System Hetzer. (Schluß). — Literatur. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerel Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

## XLI. JAHRG. NO. 100. BERLIN, DEN 14. DEZEMBER 1907.

### Waldfriedhof in München.

Architekt: Städtischer Baurat Hans Grässel in München.

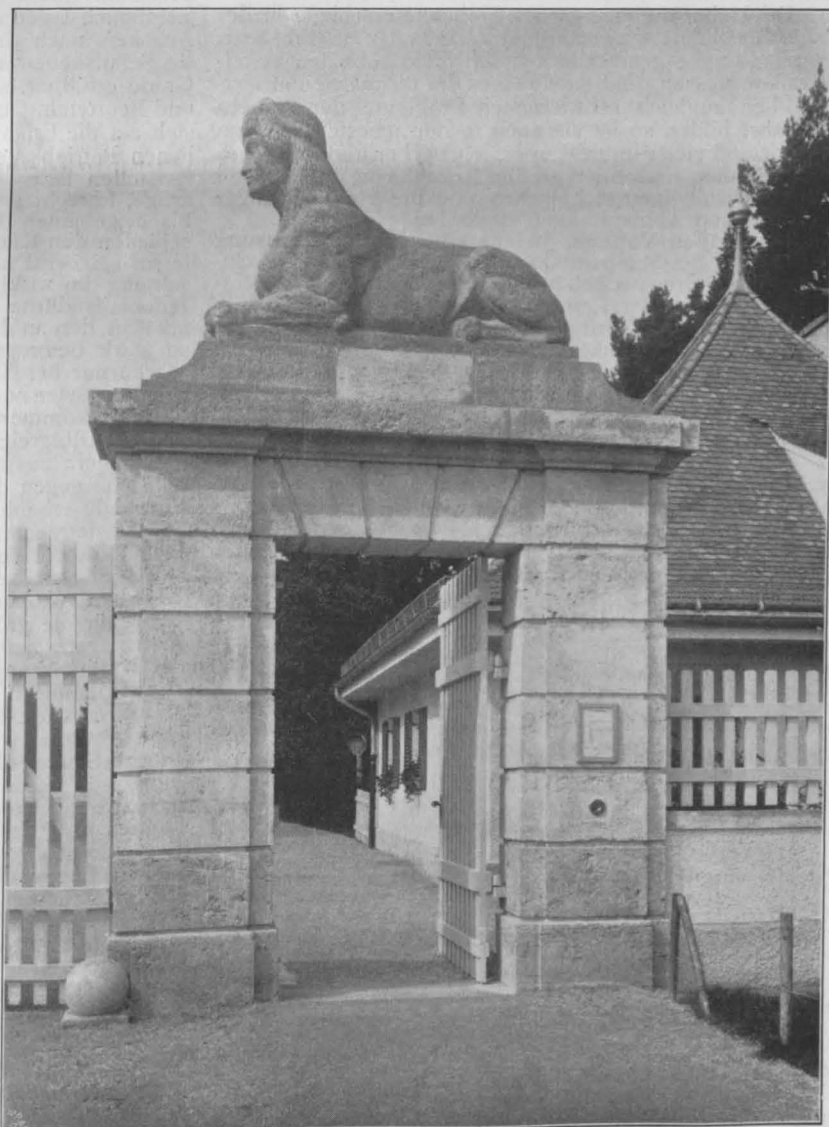
Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 703, 704 und 705.



Die Leser der „Deutschen Bauzeitung“ sind durch verschiedene gelegentliche kleine Mitteilungen, besonders aber durch einen in No. 53 d. J. enthaltenen Aufsatz über die in so hohem Grade

ten bis dahin alles getan, dem gewohnten Friedhofsbilde mehr den Charakter eines Marktes für Steindenkmäler aller Art denn eines Totenhaines zu geben.

dankenswerten Bestrebungen unterrichtet, die nach dem Vorbilde, welches Hamburg in seinem Friedhof zu Ohlsdorf und welches eine Reihe amerikanischer Friedhöfe uns gegeben haben, nunmehr auch von München und hier namentlich von Hans Grässel ausgehen und zum Ziel haben, dem romanischen Brauch der Anhäufung von Steinmassen auf unseren Friedhöfen und der dadurch hervorgerufenen Stimmungslosigkeit im Sinne der Forderungen des deutschen Gemütslebens entgegenzuwirken. Als es sich in München darum handelte, den erhöhten Anforderungen zu genügen, welche das schnelle Anwachsen der Bevölkerung an das Beerdigungswesen stellte, und den vorhandenen Friedhöfen im Norden, Süden und Osten der Stadt eine weitere Anlage im Westen zu gesellen, erwarb die Stadt München bei dem Vororte Holzapfelkreuth ein größeres Waldgelände mit der Bestimmung, auf ihm zu den vorhandenen Friedhöfen mit ihrer überwältigenden baulich-monumentalen Wirkung einen Gegensatz dadurch zu schaffen, daß das Wort „Friedhof“ wieder in seine natürliche Bedeutung eingesetzt und das Totenfeld zu einer Stätte des Friedens, der Ruhe, des Trostes in der Einsamkeit werde. Denn Prunksucht und zu weit gehende Ausnutzung der Gräberfelder, Geschmacklosigkeit und Mangel an Altruismus hat-







ALDFRIEDHOF  
IN MÜNCHEN.  
ARCHITEKT:  
STÄDTISCHER  
BAURAT HANS  
GRÄSSEL IN  
MÜNCHEN. \*

KAPELLE FÜR  
TRAUERVER-  
SAMLUNGEN. \* \* \* \* \* DEUTSCHE  
BAUZEITUNG XLI. JAHRGANG 1907 NO. 100

Mit architektonischen Mitteln war den dadurch eingerissenen Sitten nicht mehr zu begegnen; man versuchte es mit den unerschöpflichen Mitteln der Natur und mit strengen Vorschriften über die Gestaltung der einzelnen Grabstätten. Es darf als ein glücklicher Umstand betrachtet werden, daß in München die Stadt die Verwalterin des Begräbniswesens ist, und daß damit von vornherein eine Reihe von Einflüssen ausgeschaltet waren, die dem Unternehmen hinderlich hätten sein können. Hat es doch auch so an Widersprüchen nicht gefehlt, die jedoch an der Wirkung der Tatsachen zerschellten. Denn der hier gemachte Versuch ist über alles geglückt und hat München um eine Anlage bereichert, in welcher Kunst und Natur sich ver-

einigt haben und zur Trösterin tiefen menschlichen Leides geworden sind.

Das Gräberfeld, welches der Lageplan S. 703 in seiner ganzen Ausdehnung zeigt, war mit Nadelhölzern bestanden, jedoch in etwas ungleichmäßiger Weise, sodaß es nötig wurde, umfangreiche Nachpflanzungen vorzunehmen. Von dem Gesamtbesitz der Stadt München wurde zunächst nur etwa der fünfte Teil seinem neuen Zwecke zugeführt: ein Rechteck von etwa 250 auf 450m Seitenlänge. Die Lage des Haupt-Einganges mit dem Pförtner- und dem Aufseherhause, die Lage der Hauptbauten sowie die Anlage der Haupt-Alleen wurde jedoch nach den Lageplänen S. 703 bereits unter Berücksichtigung der Gesamtfläche vorgenommen. —

Schluß folgt.)

## Das Schiffshebewerk, System „Oelhafen-Löhle“.

Von Professor K. E. Hilgard, Ingenieur in Zürich.

**I**m Lichte der in allen Kulturländern äußerst regen Bestrebungen, durch die Erweiterung und Verbesserung ihrer Kanalnetze und die Schiffbarmachung ihrer Flüsse die Binnenschifffahrt zu einer neuen Blüte zu entwickeln, verdient der von zwei schweizerischen Technikern ausgedachte Vorschlag zur Ueberwindung großer Höhenunterschiede mit Schiffen ganz besondere Beachtung. Bereits auf der letztjährigen Ausstellung in Mailand und wiederum auf der diesjährigen „Internationalen Marine-Ausstellung“ in Bordeaux hat dieses eigenartige Hebewerk von vielen Fachleuten des In- und Auslandes eine äußerst günstige Beurteilung erfahren. Die „Schiffshebewerk-Aktiengesellschaft“ in Zürich hat sämtliche Rechte zur Verwertung der bezüglich in- und ausländischen Patente erworben und steht im Begriff, im Verein mit einigen der bedeutendsten Konstruktionswerkstätten des Kontinentes die wirkliche Ausführung solcher lotrechten Trog-schleusen in die Wege zu leiten.

Die Ueberwindung großer Höhenunterschiede in der Schifffahrt bildete seit vielen Jahren einen der ausgiebigsten Verhandlungsgegenstände auf den internationalen Schifffahrtkongressen, und da sie eines der technisch und wirtschaftlich zugleich schwierigsten Probleme der Binnenschifffahrt bildet, so ist sie auch in der neuesten Zeit zum Gegenstand vieler interessanter, lehrreicher und z. T. wertvoller Studien und einer großen Anzahl von Vorschlägen nebst einschlägigen technischen und mehr oder weniger theoretischen Abhandlungen geworden.

Die großen Vorteile, welche eine Zusammenfassung der Gefälle bei Schifffahrtskanälen und deren Ueberwindung durch lotrechte Hebewerke in deren Betrieb, namentlich hinsichtlich der Ersparnis von Wasser und Zeit bietet gegenüber den bezüglich der Hubhöhe konstruktiv beschränkten gewöhnlichen und auch verbesserten Kammerschleusen, selbst wenn diese in Gruppen zu ganzen Schleusentreppen vereinigt und mit Sparbecken verbunden werden, sind bereits an ausgeführten Hebewerken auf Grund der Erfahrung nachweisbar.

Die Anzahl wirklich ausgeführter Schiffshebewerke, welche für die Förderung von Schiffen von über 100 Tonnen haben dienen können, ist im Verhältnis zu der Anzahl solcher in den verschiedenen Kulturländern geplanten Anlagen eine noch sehr geringe, wie aus der folgenden Zusammenstellung hervorgeht:

Ausgeführte Schiffshebewerke.

No.	Orts-Bezeichnung	Im Betrieb seit:	Hubhöhe m	Schiffslast in Tonnen	System bezw. Unterstützung des Schiffstrog
1.	Anderton, England	1875	15,3	120	lotrecht, 1 hydraulisch. Preßkolben.
2.	Les Fontinettes, Frankreich	1888	13,1	300	wie No. 1.
3.	La Louvière, Belgien	1888	15,4	400	wie No. 1.
4.	Houdeng-Goegnies, Belgien	—	—	—	wie No. 1.
5.	Henrichenburg, Westfalen	1899	14—16	600—900	lotrecht, 5 zylindrische Schwimmer.
6.	Peterborough, Kanada	1904	19,8	800	wie No. 1.
7.	Kirkfield, Kanada	1907	15,3	800	wie No. 1.

Die Vorteile, auf Grund deren die beiden bei dem internationalen Wiener Wettbewerb für das Schiffshebewerk bei Prerau in Böhmen im Jahre 1904 durch die Verleihung der ersten Preise so günstig beurteilten Vorschläge zweifellos besitzen, konnten leider noch nicht auf Grund der

Erfahrung an ausgeführten Hebewerken im Maßstabe der heutigen Bedürfnisse der kontinentalen Binnenschifffahrt erprobt werden. Jene Vorschläge betrafen in erster Linie die Förderung von Trog-schleusen auf geneigten Ebenen, die zwar schon seit dem 16. Jahrhundert hin und wieder, aber bis heute noch nicht für Schiffe größeren Tonnengehaltes zur Anwendung gelangt ist.\*) Der zweite Vorschlag betraf ein Drehhebewerk, das die Hebung der Schiffe durch Drehung eines großen schwimmenden Hohlzylinders um eine wagrechte Achse bewerkstelligt, in dessen Innerem der Trog zwischen zwei Radial-Ebenen in einer zylindrischen Höhlung ebenfalls um eine wagrechte Achse drehbar auf Rollen und entsprechenden Schienenringen gelagert ist.\*\*)

Die Haupt-Bedingungen, welche an ein Schiffshebewerk gestellt werden müssen, sind: 1. Vollkommene Sicherheit im Betrieb. 2. Größtmögliche Leistungsfähigkeit bezüglich Anzahl und Schnelligkeit der Schiffsförderungen. 3. Möglichst geringe Anlage- und Betriebskosten. Allem Anschein nach sind diese Bedingungen bei dem lotrechten Schiffshebewerk „Oelhafen-Löhle“ bis zu einem hohen Grade erfüllbar, soweit dies sich durch bloße Berechnung und Beurteilung an Hand von Plänen und Modellen, ohne sich auf die Erfahrung an einem ausgeführten und im täglichen Betrieb stehenden Hebewerk stützen zu können, feststellen läßt. Die Entscheidung aber, ob diese neuartige, lotrecht gehobene Trog-schleuse allen anderen der bisher gebauten Hebewerke und bei großen Höhen-Unterschieden den Kammerschleusen in jeder Beziehung überlegen sei, wird nur auf Grund der Erfahrung und Beobachtung im wirklichen Betrieb getroffen werden können. Jedenfalls dürfte das Hebewerk „Oelhafen-Löhle“ geeignet sein, den an den beiden letzten Schifffahrts-Kongressen so stark betonten Grundsatz, daß lotrechte Schiffshebewerke nur bei Höhen-Unterschieden von unter 25 m anwendbar seien und darüber hinaus nur schiefe Ebenen in Frage kommen könnten, im Lichte und in Verbindung mit den erfolgreichen Fortschritten namentlich im Bau von Staumauern aus armiertem Beton gerade auf Grund der meistens gegen die lotrechten Hebewerke vorgebrachten Einwände erheblich zu erschüttern.

Als lotrechtes, ausbalanciertes Hebewerk teilt dieses Hebewerk die Vorzüge geringen Kraftverbrauches, kürzester Förderstrecke und leichter Anpassungsfähigkeit an verschiedene Wasserspiegel-Höhen und an jedes Bedürfnis selbst für die größten Schiffe. Aus vergleichenden Vor-Anschlägen, namentlich infolge der je nach Anordnung der Unterstützung des Troges geringeren erforderlichen Fundamenttiefen, ergeben sich geringere Anlagekosten als für alle anderen bis jetzt zur Verwendung gelangten Hebewerks-Systeme.

Im Grundgedanken besteht das Hebewerk, das in Abbildg. 1 (S. 706) in seiner Gesamterscheinung dargestellt ist, aus einem Trog S (Abbildg. 2), welcher sich in der Lotrechten V—V bewegt, zwischen den beiden Hälften T eines Gerüstturmes von ringförmigem Querschnitt in der wagrechten Ebene. Der Trog ist mittels des ihn überragenden Querrahmens unmittelbar und alle anderen beweglichen Teile des Hebewerkes sind gleicherweise oder mittelbar an einer Anzahl von Drahtseilen Z aufgehängt (Abbildg. 3a, Aufriß). Diese letzteren umschlingen die oben auf den Turmhälften gelagerten Seilscheiben P und tragen an ihren anderen Enden die Gegengewichte G, welche die Gesamtheit aller beweglichen Teile des Hebewerkes im Gewicht ausgleichen. Grundsätzlich handelt es sich daher nur

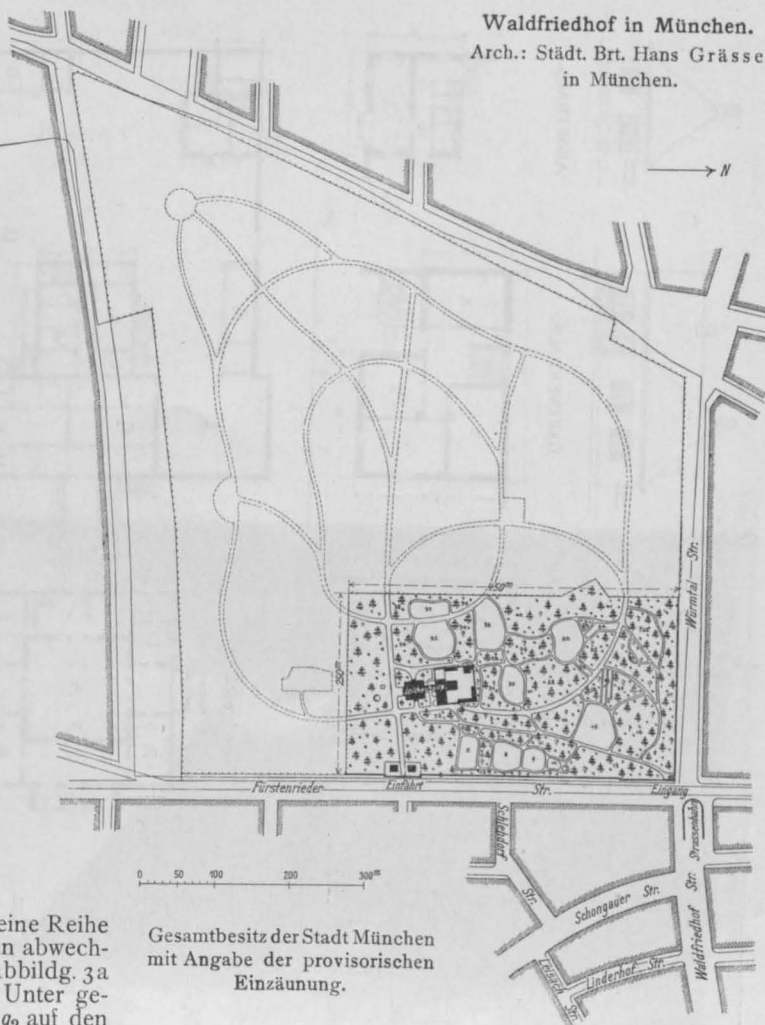
\*) und \*\*) Siehe die preisgekrönten Vorschläge „Universell“ und „Habsburg“ in Heft 45—50 der „Oesterr. Zeitschrift für öffentlichen Baudienst“, Wien 1904, sowie „Dtsche. Bauztg.“, Jahrg. 1905, S. 243 u. ff., und S. 38 u. ff.



um die lotrechte Bewegung zweier ausbalanzierter Lasten. Die besonderen Vorrichtungen indessen, welche die Stand-Sicherheit und Betriebs-Sicherheit gewährleisten sollen, bedingen aber eine Anzahl besonderer Zutaten, ohne jedoch am Prinzip etwas zu ändern, auf welches sich der ganze Betriebsvorgang stützt.

Die Sicherheitsvorrichtungen ergeben sich aus der weiteren Verwendung einer schiefen Ebene. Ein zylindrisch geformtes Gestell  $C$  befindet sich innerhalb der beiden Turmhälften (Abbildg. 3, Grundriß und Aufriß  $a$ ), mit welchem der Trog durch einen Drehzapfen so verbunden und mittels eines konzentrischen Rollenkranzes in der Weise gelagert ist, daß sich das erstere um die mit der Turmachse zusammenfallende senkrechte Achse des Troges während dessen Bewegung in lotrechtem Sinne drehen kann. Ein einer Schraubenlinie entsprechendes, auf der äußeren Zylinderfläche des Gestelles  $C$  befindliches Gewinde steht im Eingriff mit dem mit  $R$  bezeichneten, als Schraubenmutter-Gewinde angeordneten Fahrgeleise auf der inneren Zylinderfläche des Turmes  $T$ . Das schraubenförmig gewundene Gleis  $R$  bildet demnach eine schiefe Ebene von gleichmäßiger Neigung, auf der sich das Wagengestell als „Drehwagen“ aufwärts oder abwärts windet. Infolge einer besonderen Anordnung hat aber dieses Gleis niemals das Gewicht des Drehwagens zu tragen, ausgenommen im Falle eines Bruches der Hängeseile  $Z$  oder einer plötzlichen Entleerung des Troges. Da die sämtlichen beweglichen Teile der Trogschleuse im normalen Zustande stets durch das Gegengewicht ausgeglichen sind, so rührt eine lotrechte Beanspruchung des Gleises  $R$  nur von der Seitenkraft jener Kraftäußerung her, welche dazu dient, den Drehwagen in Drehung zu versetzen bzw. zu erhalten. An der Außenseite des Drehwagens befinden sich eine Reihe von Rollen  $g_1$  und  $g_2$ , und jeweils mit denselben abwechselnd eine Reihe von Lagerklötzen  $p_1$  und  $p_2$  (Abbildg. 3a Aufriß, sowie 4a und 4b bezw.) befestigt sind. Unter gewöhnlichen Umständen laufen die Rollen  $g_1$  und  $g_2$  auf den

Waldfriedhof in München.  
Arch.: Städt. Brt. Hans Grässel  
in München.



Erste Anlagen vom Jahre 1905—1907.

Schienen  $R$ , während zwischen diesen letzteren und den Lagerklötzen  $p_1$  und  $p_2$  ein Spielraum von einigen Zentimetern vorhanden ist. Die Zapfenlager der Rollen ruhen auf Federn, sodaß die Lagerklötze sich auf die Schienen aufsetzen müssen, sobald infolge einer außergewöhnlichen Belastung der Rollen und damit der federnd unterstützten

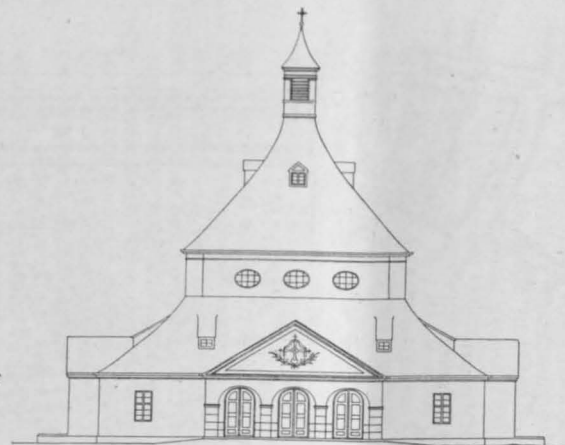
Lager derselben die Federn über ein gewisses Maß hinaus zusammengepreßt werden. Im Falle, daß eines oder mehrere oder alle Zugseile reißen sollten, sogar obendrein der Trog sich teilweise oder ganz entleert haben sollte, und daher das Gleichgewicht aller beweglichen Teile gestört oder aufgehoben wäre, so würde das auf dem Wagengestell

## Kellergeschoß.

- A. Fußbodenheizung für die Trauerversammlungshalle  
 B. Kohlenraum  
 C. Kesselraum  
 D. Waschküche für Sezierwäse  
 E. Waschküche  
 F. Wannen u. Brausebad  
 G. Keller  
 H. Pflanzenhausheizung

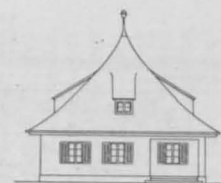
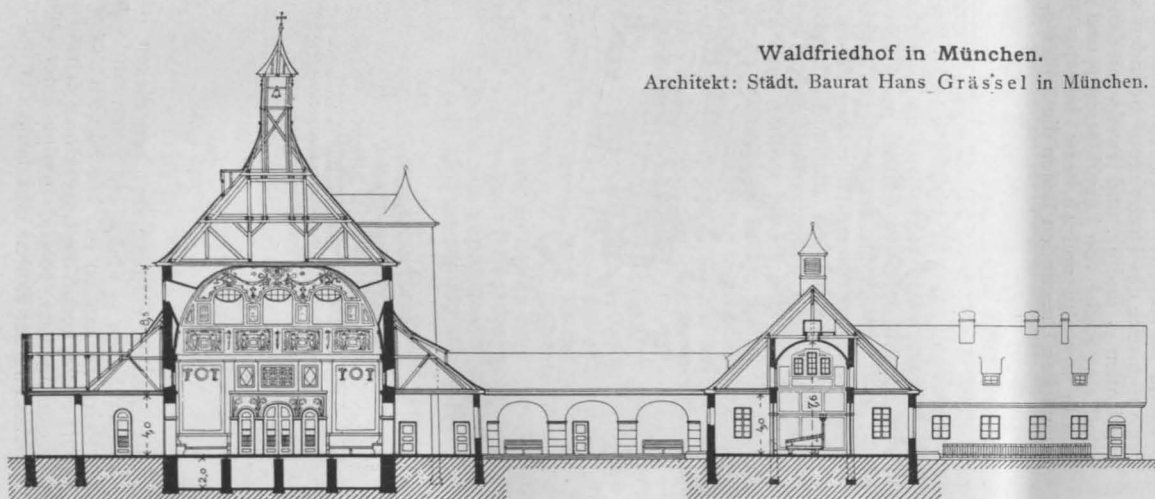
## Erdgeschoß.

- A. Halle für die Trauerversammlungen  
 B. Warteräume  
 C. Kathol. Geistlichkeit  
 D. Protest. Geistlichkeit  
 E. Verwaltung  
 F. Leichensaal für öffentliche Aufbahrung  
 G. dgl. für nicht-öffentliche Aufbahrung  
 H. Leichenbesichtigung  
 J. Leicheneinbringung  
 K. Sezierraum  
 L. Arztzimmer  
 M. Leichenwärter  
 N. Leichenträger  
 O. Werkzeuge  
 P. Kalthaus  
 Q. Warmhaus  
 R. Gärtner  
 S. Remise  
 T. Für spätere Erweiterung der Leichenhalle  
 U. Wirtschaftshof

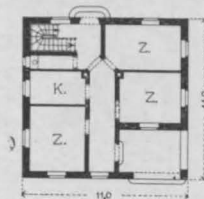


## Waldfriedhof in München.

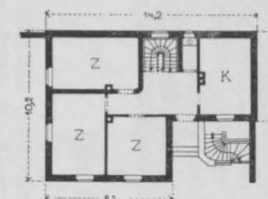
Architekt: Städt. Baurat Hans Grässel in München.



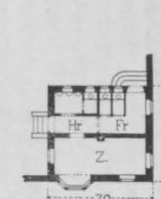
AUFSEHERHAUS.



GÄRTNERHAUS.

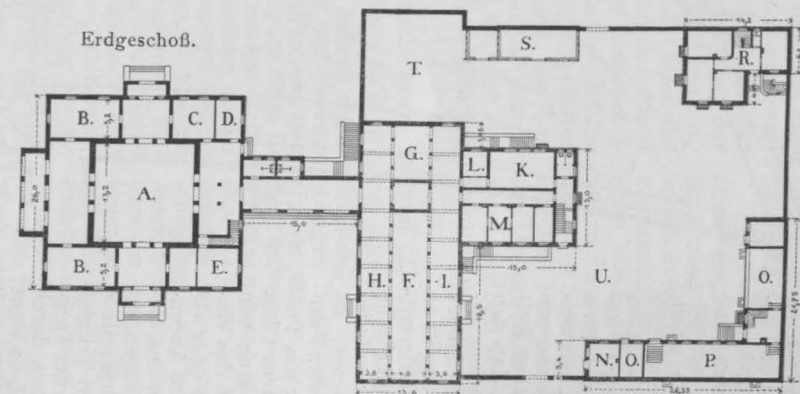


ABORTHÄUS.

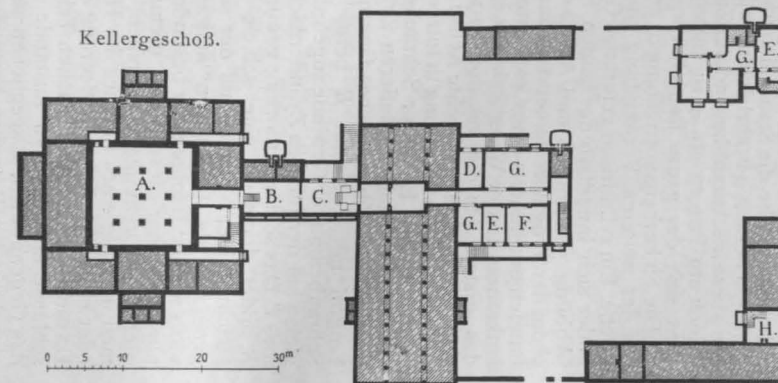


0 5 10 20m

## Erdgeschoß.



## Kellergeschoß.



0 5 10 20 30m





Wärterhaus an der Fürstenrieder Straße.

Wegkapelle in der Friedhofsmauer.

#### Waldfriedhof in München.

Arch.: Städt. Baurat Hans Grässel in München.



lastende und in nicht normaler Weise durch die Rollen übertragene Gewicht durch die Lagerklötze vollends auf die Gleisbalken Rund von diesen auf die beiden Hälften des Gerüstturmes  $T$  übertragen werden.

Die Neigung der schiefen Ebene, d. h. die Steigung des Schrauben - Gleises ist nun so bestimmt, daß die gleitende Reibung der auf den Schienen  $R$  ruhenden Lagerklötze  $p_1$  und  $p_2$  jede einzige Bewegung sofort bremsen müßte. Die Sicherheit der Wirkung dieser Vorrichtung bei Unfällen kann nicht in Frage gestellt werden. Dieser Vorteil, der hier in der geringen Neigung

des Bahngleises liegt, wäre bei gewöhnlichen schiefen Ebenen nur unter bedeutender Vermehrung von Anlage- und Betriebskosten zu erreichen. Da außerdem bei der gewöhnlichen schiefen Ebene auf den Rädern des Trogwagens schon unter gewöhnlichen Umständen stets das ganze Gewicht der bewegten Last ruht, so kann auch bei jener ein Bremsen des Trogwagens nicht in so einfacher und zugleich wirksamer Weise erfolgen wie bei dem „Oelhaten - Löhle'schen“ Hebewerk. Das diesem neuartigen Hebewerk zugrunde gelegte Prinzip ist zu verschiedenen Entwürfen benutzt worden, und hat bereits zu verschiedenen Veröffentlichungen im Auslande Veranlassung gegeben.

Das Hebewerk umfaßt 3 Hauptteile: den Gerüsturm, den Trog und das ihn tragende runde Gestell bzw. den „Drehwagen“. Der erstere besteht (Abbildg. 5, Grundriß) aus den beiden halbrunden, mit dem Gleis  $R$  versehenen Abschnitten  $T_c$  und den beiden Ansätzen  $T_g$ , welche zur Führung des Troges in der Längs- und Querrichtung dienen und zugleich jede Drehung desselben unter dem Einflusse des rotierenden Drehwagens verhindern. Zu diesem Zwecke sind 2 Gruppen von mit  $h$  (Abbildg. 3b, Grundriß) bezeichneten Führungsrollen an den die Begrenzung von  $T_c$  und  $T_g$  bildenden Innenkanten  $v$  vorgesehen. Der zwischen den sich jeweils gegenüber stehenden Kanten  $v$  (siehe Abbildg. 5) der beiden Gerüsthälften bestehende Zwischenraum ist durch die Breite des dazwischen gelagerten Troges bedingt. Die

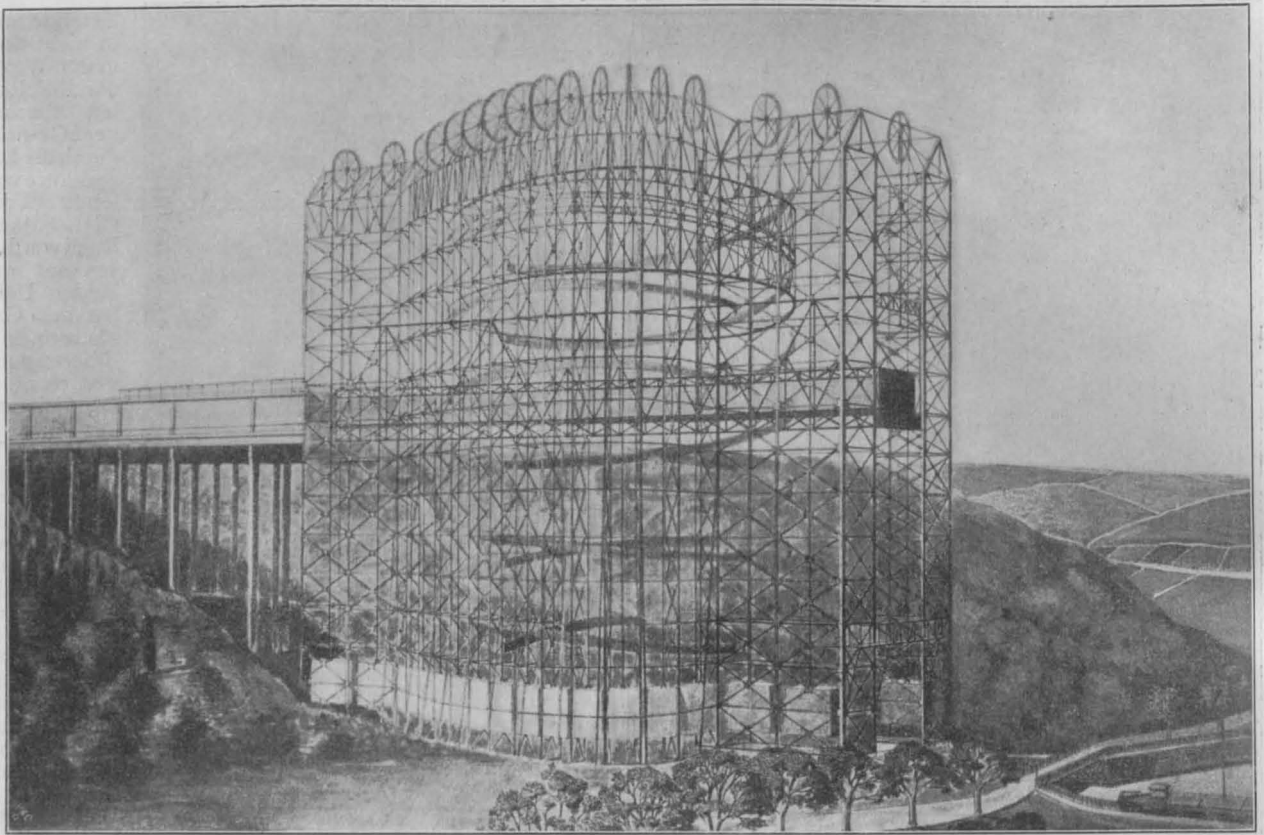


Abbildung 1. Gesamtansicht eines Hebewerkes nach dem Vorschlag Oelhafen & Löhle.

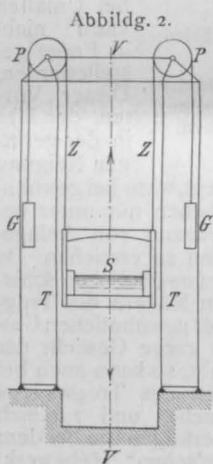


Abbildung 2.

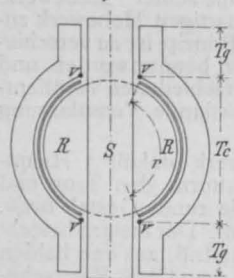


Abbildung 5.

Lotrechtes, ausbalanziertes Schiffshebewerk.

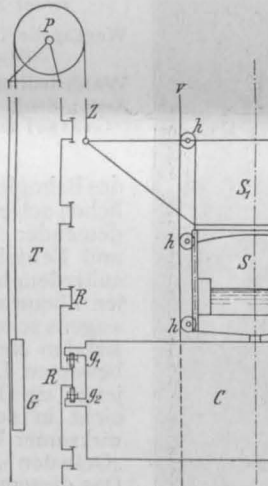


Abbildung 3a und b.

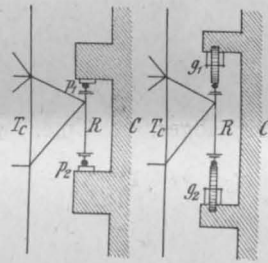


Abbildung 4a und b.

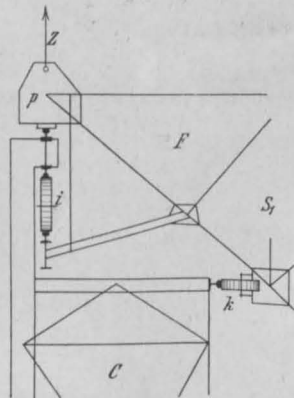


Abbildung 7.

Schematische Darstellung der konstruktiven Ausbildung eines Hebewerkes nach dem Vorschlag Oelhafen & Löhle.

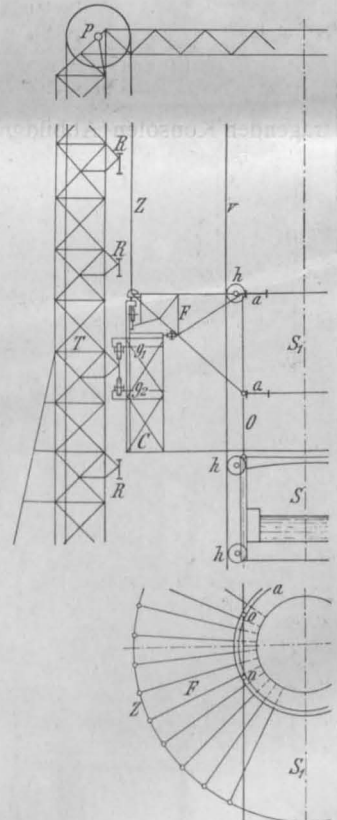


Abbildung 6a und b.

Enden der an diesen Kanten  $v$  unterbrochenen Gleise sind so ausgebildet, daß die Laufrollen  $g_1$  und  $g_2$  an diesen Stellen ohne jeglichen Stoß wieder auf die Schienen auflaufen können. Die Tragbalken der Schienen können als vollwandige oder als Fachwerkträger ausgebildet sein, auf deren Flanschen Vignole-Schienen aufgesetzt sind. Diese Gleisträger sind in kurzen Abständen von Konsolen gehalten, die auf der Innenseite des Gerüsts  $T_e$  hervorragen. Eine sehr einfache Regulierungs-Vorrichtung gestattet, die

etwaigen Abweichungen der Gleise von einer genauen Schraubenlinie auszugleichen.

Die Gegengewichte sind an den ganzen Längsseiten des Troges entlang über die Gerüstabschnitte  $T_e$  und  $T_g$  verteilt und sind so angeordnet, daß sie dem Troggewicht so gleichmäßig wie nur möglich entgegenwirken. Die Gegengewichte befinden sich im Inneren des Turmgerüsts und werden durch lotrechte Schienen geführt. Sie sind außerdem an ihren Kanten mit selbsttätigen Bremsvor-



richtungen ausgestattet, welche die Gegengewichte im Falle des Reißens der sie tragenden Hängeseile sofort am Herabfallen verhindern.

Die Höhenlage der Fußlager an sämtlichen Säulen, aus denen sich der Turm zusammensetzt, ist verstellbar mittels auswechselbarer Lagerplatten, um jeden Einfluß ungleicher Senkungen der Fundamente ausgleichen zu können. Eine nur teilweise Senkung der letzteren ist zwar so gut wie ausgeschlossen, indem sie einen massiven zusammenhängenden Betonkörper von bedeutender Stärke bilden.

Der Trog kann nun je nach besonderen Anforderungen sowohl über als unter dem Drehwagen angeordnet werden. Im ersteren Falle ist der Drehwagen als eine zylindrische Scheibe ausgebildet (Abbildg. 3), im letzteren Falle erhält er die Form eines Ringes (Abbildgn. 6a und 7). Die erstere Anordnung bedingt tiefere und kostspieligere Fundamente, indem dann der Drehwagen in eine bis unterhalb der unteren Kanalhaltung hinabgeführte Vertiefung versenkt werden muß. Die letztere Anordnung büßt zwar gegenüber der ersteren an Einfachheit etwas ein, dürfte aber im ganzen jener vorzuziehen sein, da in diesem Falle die Gesamthöhe des beweglichen Teiles des Hebwerkes sowohl wie des Gerüstturmes geringer ausfällt.

Der Trog ist dann in 4 Stellen  $O$  (Abbildg. 6a) durch ausgesteifte Hängesäulen an einem oberen kreisrunden Traggestell  $S_1$  so aufgehängt, daß sich sein Gewicht gleichmäßig auf die Gesamtzahl der radialen, in einer Winkelteilung von etwa  $10^\circ$  angeordneten wagrechten Fachwerkbalken  $F$  verteilt (Abbildg. 6b), aus welchen sich das Traggestell  $S_1$  zusammensetzt. Die Drahtseile  $Z$  sind in diesem Fall an den äußeren Enden der Tragbalken  $F$  befestigt, während die inneren Enden dieser durch einen ringförmigen Rahmen  $a$  (Abbildg. 6) vereinigt sind. Die im vorigen genannten lotrechten Führungsschienen  $v$  und Rollen  $k$  (Abbildg. 3b) werden dann in diesem Fall dem Trog  $S$  sowohl wie durch ihn dem über ihm gelagerten und mit ihm fest verbundenen Traggestell  $S_1$  in der Längs- wie Querrichtung die benötigte Führung verleihen.

Eine genaue wagrechte Stellung des Troges ist außerdem gewährleistet durch eine kräftige Verstrebung zwischen den Vertikalen, welche den Trog mit dem Tragrahmen an dessen Umfang fest verbinden. Der ringförmige Drehwagen ist außerdem noch durch die Vermittelung eines Rollenkranzes  $i$  auf die an der Peripherie des Traggestelles vorgesehenen, je eine obere und eine untere Laufschiene tragenden Konsolen (Abbildgn. 6a und 7) abgestützt. Unter gewöhnlichen Verhältnissen hat so dieser Rollenkranz die Last des Drehwagens und im Falle der Entleerung des Troges auch einen entsprechenden Teil der Gegengewichte aufzunehmen. Umgekehrt übertragen im Falle eines Seilbruches die unter den Enden der Träger  $F$  vorgesehenen Lagerklötze  $p$  die Last auf den Drehwagen  $C$  und damit auf den Gerüstturm  $T_c$ . Der Drehwagen wird in seiner Stellung erhalten durch eine Gruppe von Rollen  $k$  (Abbildg. 7), die am Traggestell  $S_1$  des Troges befestigt sind. Auf diese Weise ist auch der Drehwagen mittelbar durch die lotrechten Schienen  $v$  geführt.

Die Rollen  $g_1$  und  $g_2$  sowohl wie die Lagerklötze  $p_1$  und  $p_2$  (Abbildgn. 4a und 4b), welche ausnahmsweise die Last des Troges bzw. der Gegengewichte auf das Gleise  $R$  zu übertragen haben, sind abwechselnd paarweise angeordnet über und unterhalb der Gleise, indem diese Lasten ja entweder aufwärts oder abwärts auf dasselbe wirken.

Im Falle der Anwendung sehr großer Schiffe können zwei oder mehrere ähnliche Hebwerke zur Unterstützung eines einzigen langen Troges nebeneinander aufgestellt bzw. gekuppelt werden. Da die sämtlichen beweglichen Teile des Hebwerkes durch Gegengewichte ausgeglichen sind, so sind bloß die Reibungswiderstände durch motorische Kraft zu überwinden, um dasselbe in Bewegung zu setzen. Die Auf- oder Abwärtsbewegung kann erfolgen entweder durch unmittelbaren motorischen Antrieb am Drehwagen oder aber durch eine Vermehrung oder Verminde-

rung des Wassergehaltes im Trog und damit von dessen Gewicht, wodurch entweder ein Ueberschuß der Last des Troges oder aber der Gegengewichte entsteht.

Bei einem von der „Gute Hoffnungshütte“ vor einiger Zeit nach dem „Oelhafen-Löhle“-schen Prinzip ausgearbeiteten Entwurf für das bei Liepe (Berlin—Stettin) vorgesehene Schiffshebwerk (für Schiffe von 600 t Last und eine Hubhöhe von 37 m) wurde unmittelbarer elektrischer Antrieb der Laufrollen  $g_1$  und  $g_2$  mittels einzelner Motore und Schneckenrad-Getriebe vorgesehen, welche aber nur dazu dienen sollen, die lotrechte Geschwindigkeit des Troges zu regulieren, während zur Ueberwindung der Reibungswiderstände ein Ueberschuß bzw. Fehlbetrag an Wasserbelastung im Trog aufkommen soll.

Die übrigen Einrichtungen, welche bei jedem großen Hebwerk nötig werden, um dieses von einer alle erforderliche Uebersicht gewährenden Zentralstelle aus zu betätigen, werden durch die Verwertung des „Oelhafen-Löhle“-schen Prinzipes in keiner Weise beeinflusst.

Außer den Vorzügen, die das „Oelhafen-Löhle“-sche Hebwerk mit den sämtlich als lotrechte Trogschleusen ausgeführten größeren Schiffshebwerken teilt, bedingt es diesen und namentlich dem Schwimmer-Hebwerk von Henrichsburg und anderen Vorschlägen gegenüber weit geringere, oft äußerst schwierig zu bewältigende Absenkungs- bzw. Gründungs-Tiefen im Untergrund, als solche durch die Plunger- bzw. Schwimmer-Schächte erforderlich werden. Es besitzt aber außerdem alle Vorteile der schiefen Ebenen, ohne deren bereits schon erwähnte Nachteile aufzuweisen. Die bei fast allen durch Druckwasser betätigten Kolben oft mühsamen Dichtungen, sobald es sich um große Durchmesser handelt, kommen völlig in Wegfall.

Der u. a. dem „Oelhafen-Löhle“-schen Hebwerk gegenüber gemachten Einwendung wegen des mühsamen zeitraubenden und kostspieligen Unterhaltes durch Anstrich der sehr umfangreichen Eisenkonstruktion kann entgegengehalten werden, daß dieses Moment bei allen den unzähligen großen eisernen Brücken und großen Hallenbauten als ebenso unausbleiblich in Betracht fallen muß und noch nie deren Ausführung verhindert hat, also diesem Hebwerk so wenig wie allen anderen ausgeführten Hebwerken besonders zum Vorwurf erhoben werden sollte.

Uebrigens ist nicht ausgeschlossen, daß gerade unter Verwertung des „Oelhafen-Löhle“-schen Prinzipes der moderne Eisenbetonbau zweifellos namentlich auch für die Gerüsttürme in sehr weitgehendem Maße zur vorteilhaften Verwendung gelangen könnte und damit den erwähnten Vorwurf bedeutend abschwächen dürfte.

Die weiteren Bedenken, die gegen die Verwendung von Drahtseilen erhoben zu werden belieben, erscheinen ebenfalls kaum gerechtfertigt im Lichte der bei einem Seilbruch unfehlbar eintretenden sofortigen sicheren Unterstützung des Troges bzw. Drehwagens auf einer schiefen Ebene, auf der ein unfreiwilliges Abwärtsgleiten ganz ausgeschlossen werden kann. Dies um so mehr aber im Lichte der zahllosen und so vielerorts, dank der möglichen, sozusagen alle Gefahr ausschließenden Sicherheitsvorrichtungen tadellos arbeitenden Gebirgs- und Luftseil-Bahnen und Seilaufzüge. Diesen Einwand dürfte auch ein Hinweis auf die neuartige und unbeanstandete Verwendung von tadellos arbeitenden Drahtseilen für die Aufhängung der großen Schleusentore am Teltow-Kanal (Klein-Machnow) und für die Aufhängung einer großen Anzahl von Stoney'schen Schütze bei mehreren der größten Wehranlagen des weiteren beträchtlich entkräften.

Das ebenfalls als Nachteil gerügte Vorhandensein einer großen Anzahl von Schmierstellen ist für das Hebwerk als wichtiges Verkehrsmittel kaum ernstlich in Anschlag zu bringen, indem dasselbe bis jetzt auch noch bei jedem der nur beispielsweise erwähnten unzähligen, täglich verkehrenden langen Eisenbahnzüge und großen Ozeandampfer auch nicht zu umgehen ist. —

## Vereine.

**Vereinigung Berliner Architekten.** 2. Ordentliche Versammlung vom 7. Nov. 1907. Vors. Hr. Reg.-Bmstr. Böhke.

Der Vorsitzende forderte zunächst die Mitglieder auf, ihre Äußerungen zu dem Entwurf einer Eingabe betr. den Gesetzentwurf zur Sicherung der Bauforderungen möglichst bald einzusenden. Bisher hätten sich nur 2 Herren, der eine im verschärfenden, der andere im abschwächenden Sinne geäußert. Da der Berichterstatter über den Denkmalpfegetag, Hr. B. Ebhardt, abwesend ist, ergänzt der Vorsitzende noch durch einige mehr persönliche Bemerkungen über den Verlauf der Veranstaltungen und ihren Eindruck den ausführlichen Bericht der „Deutschen Bauzeitung“. (Vergl. No. 78 u. ff.)

Hr. Seeling berichtet dann namens des Ausschusses für die Veranstaltung einer Feier zu Ehren Ende's, für welche Hr. Otzen die Festrede zu halten bereit sein würde. Beschlüsse werden noch nicht gefaßt, da zunächst die Stellungnahme des Berliner Architektenvereins zu einer gemeinsamen Feier abgewartet werden soll.

Hr. Heimann spricht darauf unter Vorlegung von Plänen über die neue Bauordnung der Vororte an Stelle des ursprünglich zum Referenten hierfür bestellten Hrn. Bislich, der seinen Wohnsitz krankheitshalber dauernd von Berlin fortverlegt hat. Redner tadelt zunächst die wenig übersichtliche, schwer verständliche Form. Es hätte durch bildliche Beigaben und durch tabellarische Anordnung den Bauherren sehr viel Arbeit und Kopferbrechen gespart werden können. Das zeigten am besten die ta-



bellarischen Zusammenstellungen, die in der Besprechung der Bauordnung im „Zentralbl. d. Bauverwltg.“ gegeben worden seien. Der Inhalt sei jedoch besser als die Form und enthalte nach einigen Richtungen neue Gedanken, die, wenn sie weiter ausgebaut würden, zu Gutem führen könnten. Vollkommen sei sie jedoch keineswegs und nach dieser Richtung spende ihr die schon erwähnte Besprechung ein zu weit gehendes Lob. Zutreffender in der Gesamt-Charakterisierung sei nach dieser Richtung die in der „Dtschn. Bztg.“ veröffentlichte Kritik.

Redner geht dann eine Reihe von Bestimmungen im einzelnen durch und bespricht namentlich die Bebauungsmöglichkeit. Hier sei die neue Bauordnung besonders den Fabrikbauten sehr günstig, die sehr viel besser in bezug auf die Ausnutzung der Grundflächen fortkämen als bisher.

Die Bauordnung wollte ferner dem Einfamilienhaus aufhelfen und sei nach dieser Richtung hin auch günstiger, aber dem Einfamilienhaus kann nachdrücklich nur aufgeholfen werden, wenn das Reihenhause dafür mehr als bisher zugelassen werde.

Ungünstig wirkten dagegen die Vorschriften über den Bauwuch in Bauklasse A. Eine Ausnutzung sei hier nur bei tiefen Grundstücken möglich, sonst müßten behufs besserer Ausnutzung Doppelhäuser gebaut werden. Im übrigen begünstigten die Vorschriften die Anlage von Hinterflügeln und Lichthöfen, wodurch sich ungünstigere Verhältnisse ergeben, als wenn die an den Bauwüchen gelegenen Fronten besser ausgenutzt werden dürften.

An der sich anschließenden Besprechung beteiligten sich die Hrn. Boethke, Goecke, Goldschmidt, Hasak und der Vortragende. Es wird beschlossen, daß die Hrn. Goecke, Goldschmidt und Heimann die Ausarbeitung noch einmal sorgfältig prüfen und ergänzen sollen, um sie dann der Öffentlichkeit übergeben zu können.

Eine kleine Diskussion über das Wettbewerbswesen zwischen den Hrn. Körte und Spindler knüpft sich an die Neuwahl eines Mitgliedes in den Wettbewerbs-Ausschuß für Hrn. Bislich. Gewählt Frhr. v. Tettau.

Zum Schluß berichtet Hr. Hasak über die geplanten Wettbewerbe des „Vereins für Ton-, Zement- und Kalk-Industrie“, der an den Architekten-Verein und die Vereinigung Berliner Architekten mit dem Ansuchen herangetreten ist, ihn bei Veranstaltung von Wettbewerben zu unterstützen, welche Ziegelfassaden betreffen sollen. Wie Redner ausdrücklich ausführt, handelt es sich nicht darum, Vorbilder für Unternehmer zu schaffen, die diese dann einfach benutzen können, sondern um Lösung ganz bestimmter Aufgaben, durch welche der genannte Verein das Interesse am Ziegelbau wieder wecken will. Der Architekten-Verein habe bereits den Redner und außerdem Hrn. Fürstenau beauftragt, die Verhandlungen in der Wettbewerbssache zu führen, und es sei gewünscht worden, daß die Vereinigung zur Vereinfachung der Sache ebenfalls dieselben Herren als ihre Vertreter bestimme. Das geschieht nach längerer Aussprache, in der sich die Hrn. Solf und Spindler gegen solche Ausschreibungen überhaupt aussprechen, während die Hrn. Knoblauch, Otzen und Hasak die Beteiligung unter den besonderen, hier vorliegenden Verhältnissen unterstützen. — Fr. E.

#### Tote.

**Direktionsrat Hermann Kaerner †.** In Ludwigshafen a. Rh. starb am 5. Dez. nach kurzem, aber schwerem Leiden der Direktionsrat der Pfälzischen Eisenbahnen Hermann Kaerner, bautechnischer Referent bei der Direktion der genannten Bahnen. Kaerner wurde am 27. Jan. 1840 zu Zweibrücken geboren, besuchte daselbst das Gymnasium und wandte sich nach Absolvierung desselben dem technischen Studium zu. Nach vollendetem Besuche der polytechnischen und Ingenieur-Schule in München trat derselbe am 1. Okt. 1863 in den Dienst der Pfälzischen Eisenbahnen und machte im Jahre 1865 das bayerische Staatsexamen. Er wurde zunächst bei der Planung und dem Bau der Bahnlinsen Neustadt—Dürkheim, Landstuhl—Kusel, Hochspeyer—Münster a. St. und Landau—Zweibrücken als bauleitender und Sektionsingenieur verwendet und wurde am 1. Mai 1873 zum Bezirksingenieur im Betriebsdienste ernannt, als welcher er bis zu seiner Beförderung zum Oberingenieur am 1. Febr. 1880 in Annweiler, Dürkheim, Neustadt a. H. und Ludwigshafen tätig war. Am 1. März 1894 wurde er als Direktionsrat zur Direktion einberufen, wobei ihm zunächst das hochbautechnische und das Referat über die Stellwerksanlagen und nach der Pensionierung des Direktionsrates Müller am 1. Jan. 1905 auch das ingenieurbautechnische Referat übertragen wurde.

In Kaerner verlieren die Verwaltung der Pfälzischen Eisenbahnen einen mit reichen Kenntnissen und praktischen Erfahrungen begabten Oberbeamten, welcher mit unermüdlichem Eifer und seltener Hingabe sich seinem

Dienste widmete, seine Kollegen einen treuen Freund und Ratgeber und das ihm unterstellte Personal einen stets wohlwollenden Vorgesetzten.

Die Pfälzische Kreisgesellschaft des bayerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins betrauert in dem Dahingeschiedenen ihren ersten Vorsitzenden. —

#### Wettbewerbe.

**Uebelstände im Wettbewerbswesen.** Es ist bei der Ausschreibung von Wettbewerben gebräuchlich, neben der Aussetzung von Preisen auch den Ankauf von Entwürfen zum Ausschreiben festgesetzten Summen „vorzubehalten“. Leider steht der Fall nicht vereinzelt da, daß der Ankauf nachher nicht erfolgt, trotzdem die Preisrichter Ankäufe empfohlen haben. Ein besonders unerfreulicher Fall scheint, wenn die uns gewordenen Mitteilungen den Tatsachen entsprechen, was wir nicht in allen Punkten nachprüfen können, im Falle des auf sächsische Architekten beschränkten Wettbewerbes für eine protestantische Kirche in Crimmitschau vorzuliegen. Hier waren nach dem Ausschreiben 3 Preise von 2000, 1500 und 1000 M. ausgeworfen und außerdem waren 2 Ankäufe zu je 1000 M. „vorbehalten“, deren Höhe also auffälligerweise dem III. Preise entsprach. Das Preisgericht hat nun, wie aus der auch bei uns veröffentlichten Bekanntmachung des Kirchenvorstandes vom 13. Juli d. J. hervorgeht, die 3 Preise verliehen und auch 2 Entwürfe zum Ankauf empfohlen. Der Kirchenvorstand soll nun die Ankäufe abgelehnt haben. Es sollen auch von vornherein keine Mittel für den Ankauf bereitgestellt gewesen sein. Wir haben unserem juristischen Mitarbeiter die Anfrage eines Bewerbers vorgelegt, ob auf dem Klagewege etwas zu erreichen sei. Die Antwort ist, wie wir allerdings nicht anders erwarteten, verneinend ausgefallen. Sie lautet wie folgt:

„Obschon das Ausschreiben zum Einreichen von Entwürfen an dem Wettbewerbe für den Bau der Kirche den Ankauf von 2 durch die Preisrichter vorgeschlagenen weiteren Entwürfen in Aussicht stellt, so erlangt dadurch doch keiner der am Wettbewerb teilnehmenden Architekten einen Anspruch auf den Ankauf gerade seines Entwurfes. Es liegt darin nur der Vorbehalt des Rechtes der Kirchengemeinde auf Erwerb der ihr zum Ankaufe anempfohlenen Arbeiten, aber keinesfalls die Pflicht derselben, den Ankauf zu beschließen, wenn ihr die dazu erforderlichen Geldmittel nicht zur Verfügung stehen sollten. Obschon nun Ihr Entwurf seitens der Preisrichter zum Ankaufe empfohlen wurde, so besteht doch keine Aussicht für Sie, im Rechtswege den ausgesetzten Betrag von 1000 M., sei es als Gegenleistung für Uebertragung des Eigentums an Ihrer Arbeit, sei es als Entschädigung wegen Nichterfüllung eines gegebenen Versprechens, zu erstreiten, weil ein Rechtsgrund hierfür fehlt. Denn es besteht weder ein vertraglicher Schadensersatzanspruch aus § 249 B. G. B., noch ein außerordentlicher aus § 826 B. G. B., noch steht Ihnen ein Anspruch aus § 612 B. G. B. oder § 632 B. G. B. zu, weil für letztere ein Dienstvertrag bzw. ein Werkvertrag die Voraussetzung zum Entstehen bildet.“ K. H.—e.

Es ist aufs höchste bedauerlich, daß das Gesetz keine Handhabe bietet, um dem natürlichen Rechtsempfinden zu entsprechen. Es ist doch zweifellos, daß für die Beteiligung an dem Wettbewerb neben den Preisen die hohen, in Aussicht gestellten Ankaufssummen als starkes Lockmittel wirkten (es sind 48 Arbeiten eingegangen), da die Bewerber das Vertrauen haben mußten, solche Ankäufe würden auch erfolgen. Pflicht der ausschreibenden Stelle war es jedenfalls, die Mittel bereit zu stellen, um die Ankäufe gegebenenfalls bewirken zu können. Und nachdem die Preisrichter 2 Ankäufe empfohlen hatten, dürften die Ankäufe nicht ohne triftige Gründe unterbleiben. Der Mangel an Mitteln allein dürfte unseres Erachtens nicht ins Feld geführt werden, denn diese Mittel mußten bereitgestellt sein, wenn die ernstliche Absicht vorlag, Ankäufe auch tatsächlich zu bewirken. Es muß durch ein solches Vorgehen natürlicherweise das Vertrauen der Architekten erschüttert werden, die ohnehin bei Wettbewerben gegen den Ausschreiber rechtlich stets im Nachteil sind. —

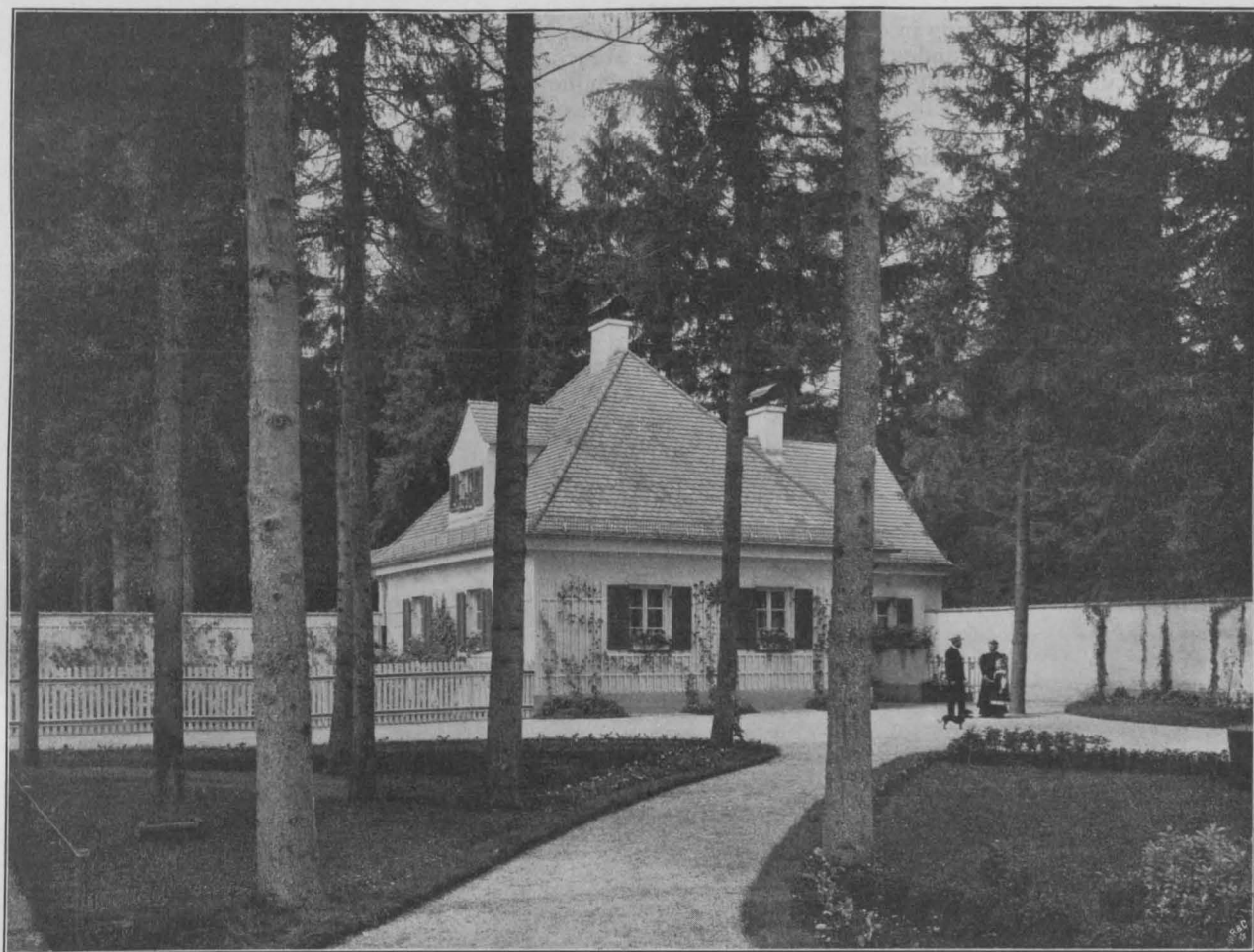
**Ein Wettbewerb betr. Skizzen für den Bau einer Sparkasse der Stadt Flensburg** wird von der Verwaltung der Spar- und Leihkasse für Architekten deutscher Reichsangehörigkeit zum 15. Febr. 1908 erlassen. 3 Preise von 1500, 900 und 600 M. Ankäufe für je 500 M. Unter den Preisrichtern die Hrn. Geh. Brt. Mühlke und Bauinsp. Habicht in Berlin, Arch. Dir. Ant. Huber und Stadtbtr. Fieltz in Flensburg. —

**Inhalt:** Waldfriedhof in München. — Das Schiffshebewerk, System „Oelhafen-Löhle“. — Vereine. — Tote. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Waldfriedhof in München.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hoffmann, Berlin. Buchdruckerel Gustav Schenck Nachhlg., P. M. Weber, Berlin.





Wohnhaus des Friedhof-Gärtners.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRG. NO. 101. BERLIN, DEN 18. DEZEMBER 1907.

## Waldfriedhof in München. (Fortsetzung statt Schluß.)

Architekt: Städtischer Baurat Hans Grässel in München.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 710 und 711.



Die Aufteilung des gesamten Geländes hat derart stattgefunden, daß eine innere und eine äußere Ringstraße angelegt wurden, welche die großen Orientierungslinien darstellen, die wiederum von breiten Queralleen durchschnitten werden und die Unterteilung der Ringflächen bilden. Dem Charakter des Geländes entsprechend ist diesen

Hauptwegen eine durchaus freie Linienführung gegeben. Von ihnen aus zweigen sich die Nebenwege als ein gleich freies Adersystem zweiter Ordnung ab und umgrenzen unregelmäßige Flächen, die in der Hauptsache als Wald erhalten und lediglich dichter bepflanzt wurden, wo das Landschaftsbild dieses erforderte. In unregelmäßiger Verstreuung sind aber auch Wiesenflächen zur Erzielung besonderer landschaftlicher Wirkungen ausgespart. Das verschafft dem ausgedehnten Gelände Abwechslung, ohne ihm dadurch den Charakter eines einheitlichen Naturbildes zu rauben. Der natürliche Wald wurde so zum Unterton für das Verehrungsbedürfnis des Volkes für seine Toten. Wie über ihn die Grabdenkmäler verstreut wurden, zeigt der Lageplan S. 703. Die größeren Gräfte wurden durch verteilte Lage im Wald von einander getrennt, um der Anhäufung von Steinmassen tunlichst zu begegnen, und die kleineren Familien- und Reihengrä-

ber so zusammengelegt, daß ihre Wirkung jederzeit künstlerisch zu beeinflussen war. Die von natürlichen Hecken umzogenen Waldlichtungen wurden so angelegt, daß die Reihengräber mit ihrem schlichten, aber gemütreichen Schmuck an farbigen Holz- oder Eisenkreuzen, die aus leuchtender Blumenfülle herausragen, oder daß Gräber, die sich lediglich des Schmuckes blühender Pflanzen erfreuen, sich in heiterem Kranze um die mit größerem Aufwande auftretenden Familiengräber legen. Die so sich ergebenden Wirkungen, die zum Teil auch dadurch erreicht sind, daß ein strenges Künstlerauge über der Gestaltung der steinernen Grabdenkmäler wacht, sind in den Abbildungen S. 710 u. 711 und in No. 102 dargestellt. Hier erscheint der Friedhof in der Tat als ein Ort des Friedens, wie es jeder alte Dorfkirchhof ist. Hier wird der Friedhof zum großen Totengarten, in welchem Natur und Kunst sich zur Versöhnung des Leides vereinigt haben. Daß dabei vom Einzelnen Opfer, aber keine schwer empfundenen, verlangt werden, ist lediglich eine Forderung im Interesse der Allgemeinheit. Denn ohne strenge Einhaltung von Vorschriften, wie sie in dem bereits angeführten Aufsatze S. 371 d. J. verzeichnet sind und beschlossen wurden, wäre bald der persönlichen Willkür wieder soviel Freiheit gegeben, daß die so oft beklagten stimmungslosen Totenfelder unserer überlieferten Friedhöfe in die Erscheinung träten. Was möglicherweise heute in München hier und da noch von einem Familien-



ALDFRIEDHOF IN MÜNCHEN.  
 ARCHITEKT: STÄDTISCHER  
 BAURAT HANS GRÄSSEL IN  
 MÜNCHEN. \* \* \* \* \*  
 INNERES DER KAPELLE FÜR  
 TRAUERVERSAMMLUNGEN. \*  
 DEUTSCHE  
 \* \* \* BAUZEITUNG \* \* \*  
 XLI. JAHRGANG 1907 \* NO. 101



gliede als eine Beschränkung in der Freiheit der Verehrung seiner Toten empfunden wird, wird sich bald zu der natürlichsten Forderung durchgerungen haben, die man erfüllt, weil sie eine psychologische Notwendigkeit des Gemütslebens geworden ist.

Daß sich nun aber auch die Hauptsache, die Friedhofs-Gebäude selbst, dem landschaftlichen Charakter einzuordnen haben, ist eine Forderung, die Hans Grässel mit dem ihm in so hervorragendem Maße eigenen künstlerischen Glück erfüllt hat. Forderte er von den Leidtragenden Entsagung, so mußte er dieselbe sich selbst erst recht auferlegen. Man kann kaum Fried-

geringste zulässige Maß beschränkt. Und wenn in München aus Anlaß der Eröffnung des Friedhofes das schöne Wort geschrieben wurde, im Waldfriedhofe müsse uns das große Geheimnis vom Leben und Sterben wie ein Märchen anmuten, das Kunst und Natur in wehmütig ernste, schöne Bilder einkleideten, so hat an diesem poetischen Bilde die glückliche Erscheinung der Gebäudenichtedenkleinsten Anteil. Kann dieser Friedhof vorbildlich werden auch für andere kleinere und größere Städte, kann die Steinpest durch die Natur geheilt werden, der Tod erschiene versöhnlicher, als er es heute noch ist. Wir wollen Hans Gräs-



Eine Brunnenanlage im Waldfriedhof.

hofs-Gebäude anspruchsloser errichten, als es hier geschehen ist; in jeder Linie, in jeder Höhe läßt sich der Drang erkennen, nur das Notwendigste zu geben und dem Wald seine majestätische Wirkung zu lassen. Wo es irgend anging, sind die Massen geteilt und auf das

sel daher seine gemütvollere Anregung und Schöpfung danken als das Werk eines Künstlers, dem im Getriebe des Tages eine von Herz und Seele kommende Kunst in aller Reinheit und Frische der Empfindung erhalten geblieben ist. —

(Schluß folgt.)

#### Vereine.

**Architekten-Verein zu Berlin.** Vers. vom 11. Nov. 1907. Vors. Hr. Geh. Bt. Bürckner. —

Nach einigen geschäftlichen Mitteilungen des Vorsitzenden wurde die Wahl von 5 Verbands-Abgeordneten und der 3 Ausschüsse für den diesjährigen Schinkel-Wettbewerb vollzogen. Darauf gab Hr. Magistratsbrt. Prof. O. Stiehl einen ausführlichen und fesselnden Bericht über den im September d. Js. abgehaltenen VIII. Tag für Denkmalpflege in Mannheim, über den an anderer Stelle der „Deutschen Bauzeitung“ schon eingehende Mitteilungen gemacht worden sind. (Vergl. No. 78 u. ff.) Dann sprach Hr. Ing. O. Leitholf über die Erbauung des neuen Stadttheaters in Kiel und über den Bau eines Maschinen-Tiefkellers der Firma Rudolph Hertzog in Berlin. Beide Bauausführungen sind von Interesse, da es sich bei ihnen um schwierige Tiefbauten handelte. Der Theaterbau hat noch insofern ein weiteres Interesse, als das 53 m hohe Bühnenhaus als eine freistehende Eisenkonstruktion in Art der amerikanischen eisernen Rahmenhäuser errichtet wurde, die mit Steinen ausgefacht und in Rohziegelbau verblendet wurde. Vortragender, der die Entwürfe für diese Konstruktion ausarbeitete, während der Bau an sich bekanntlich von dem jetzigen Stadtbrt. in Charlottenburg, Bt. H. Seeling herrührt, bemerkt hierzu, daß der Grund für die Anwendung der in Deutschland selten benutzten Bauweise darin zu suchen sei, daß die Baustelle, die nahe dem Wasserbecken des sogenannten Kleinen Kiel liege, erst in 14 bis

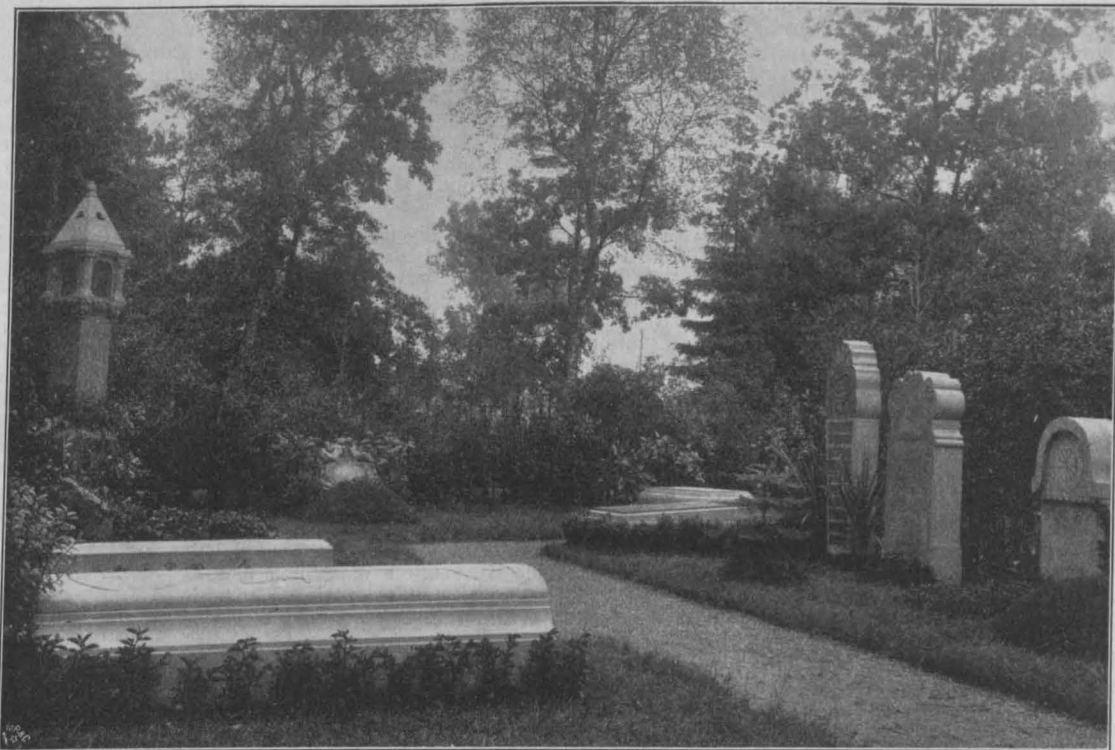
16 m Tiefe guten Baugrund aufwies; man war daher dazu genötigt, recht leicht zu bauen. Aber nicht nur am Bühnenhause, sondern auch im Zuschauerhause und den übrigen dem Theaterbetriebe dienenden Bauteilen wurde aus gleichem Grunde das Eisen als Baumaterial bevorzugt, wobei natürlich auf eine feuerfeste Ummantelung hoher Wert gelegt worden ist.

Ueber die zweite Ausführung ist folgendes zu bemerken: Zweck derselben war die Schaffung eines Maschinenhauses für eine Zentralanlage für die Beleuchtung des ausgedehnten Kaufhauses, die unter einem Hofe untergebracht werden sollte. Als Kraftmaschinen kommen für solche sogenannten unterbrochenen Betriebe, wie sie bei Kaufhäusern vorliegen, neuerdings die Dieselmotore sehr in Aufnahme, bei denen die expandierenden Verbrennungsprodukte von Oelen die treibende Kraft bilden. Diese Maschinen sind nun von stehender Bauart und sie beanspruchen einschließlich ihrer kräftigen Fundamente erhebliche Höhen der Maschinenräume, hier 11 m unter der Hof-Oberfläche.

Die Bausohle lag dabei 4,8 m unter Grundwasserspiegel. Da nun die Spundwand, mit welcher die Baugrube zunächst von dem ersten Unternehmer der Arbeiten umschlossen worden war, sehr undicht war, sodaß ein Ausbaggern unter Wasser wegen der nachsteigenden Bodenmassen nicht ausführbar und eine Trockenlegung natürlich noch weniger möglich war, blieb hier kein anderes Mittel, der Bauaufgabe Herr zu werden, als die Anwendung

des Gefrier-Verfahrens. Es wurde demgemäß der hinter der Spundwand anstehende Sand vom Wasserspiegel auf 17<sup>m</sup> Tiefe und in 1<sup>m</sup> Stärke in der bekannten Weise zum Gefrieren gebracht. Diese Gefrier-Arbeiten, welche von der „Tiefbau- und Kälte-Industrie A.-G.“ zu Nordhausen ausgeführt wurden, führten dann auch zum Ziele. Bei der Vollendung der eigentlichen Tiefbau-Arbeiten bewährte sich die hiesige Tiefbaufirma R. Schneider. Ent-

neuen Materialprüfungsanstalt der Technischen Hochschule in Berg zusammen. Die ersten Einrichtungen für die Materialprüfung in Württemberg kamen durch Unterstützung des Württembergischen Ingenieur-Vereins sowie durch Beiträge der Regierung im Jahre 1884 zustande. Der Raum wurde im Untergeschoß der Techn. Hochschule zur Verfügung gestellt und war gegenüber den jetzigen Verhältnissen sehr beschränkt. Nach sechs-



Probe-Aufstellung von Grabdenkmälern.  
Waldfriedhof in München. Architekt: Städtischer Baurat Hans Grässel in München.

wurf und Bauleitung waren Hrn. Arch. Hochgürtel anvertraut, dem der Vortragende für die rein statischen Aufgaben und in beratender Stelle zur Seite stand. —

**Württembergischer Verein für Baukunde in Stuttgart.**  
Am 9. Nov. fand in den Räumen des Museums ein Familien-Abend statt, der sehr gefiel und zahlreich besucht war. —

Auf Einladung des Hrn. Baudir. Dr.-Ing. von Bach fand sich der Verein am 23. Nov. zur Besichtigung in der

jähriger angestrenzter Tätigkeit wurden weitere Räume, die in verschiedenen Teilen der Techn. Hochschule zerstreut lagen, eingeräumt, da sich das Unternehmen eingebürgert und erheblich vergrößert hatte. Mit der rasch weiter fortschreitenden Ausdehnung des Betriebes wurden auch diese Räume bald ungenügend, und so bewilligte 1902 der Landtag 250 000 M. für die Erstellung eines eigenen Gebäudes sowie die Beschaffung neuer Maschinen. Die



neue Anstalt ist im Lauf der letzten Jahre erstellt und Anfang dieses Jahres in Betrieb genommen worden. Der Vorstand hat zu seiner persönlichen Unterstützung zwei Assistenten, sodann für den Betrieb acht Ingenieure und Techniker sowie sieben Arbeiter zur Verfügung. Die Anstalt muß durch die Einnahmen, die sie aus Versuchen für auswärtige Firmen sich erwirbt, den größten Teil ihrer Bedürfnisse für den Betrieb selbst verdienen. Mit Rücksicht darauf ist die schon öfter angeregte Frage, ob die Anstalt bloß Versuche für Württemberg durchführen solle, zu verneinen, da, abgesehen von den Einnahmen, auch der Gesichtskreis ein viel weiterer wird, wenn von überall her Anträge angenommen werden. Der Rundgang durch die Anstalt bot viel Anregendes. Es wurden nacheinander die verschiedenen Druck-, Zug-, Drehungs-, Biegeungs- usw.-Proben vorgenommen. Die Druckproben wurden an Sandstein- und Betonwürfeln, die Zugproben an verschiedenen Eisenstäben vorgezeigt und zugleich die sich aus dem Versuch ergebenden Werte für die Festigkeit berechnet. Der Biegeversuch wurde an einer vom Germanischen Lloyd eingesandten Stab-Verbindung, die für Schiffsbauzwecke häufig Verwendung findet, vorgenommen. Es zeigte sich hierbei gegenüber dem rechnungsmäßigen Ergebnis ein Unterschied von nahezu 68%. Der Vorstand wies auf dieses beachtenswerte Ergebnis hin und betonte, wie nötig es sei, daß angehende Ingenieure schon während ihrer Studienzeit über diese Verhältnisse eingehend unterrichtet werden, damit im späteren Leben unliebsame Erfahrungen auf Grund bloßer rechnungsmäßiger Arbeiten vermieden werden. Sehr zeitgemäß waren auch die an Plattenbalken aus Eisenbeton vorgenommenen Belastungsversuche; es zeigte sich hierbei allgemein, daß das erste Kennzeichen, das bei zunehmender Belastung auftritt, die an der Unterfläche des Versuchskörpers sich zeigenden Wasserflecke sind, die von der im Inneren noch enthaltenen Feuchtigkeit herrühren. Es folgten weiter darauf die feinen Haarrisse, und bei noch weiter zunehmender Belastung vergrößern sich diese Spalten und führen allmählich zur Zerstörung des Betons. An einer besonderen Einrichtung wurde das Gleiten des Eisens innerhalb des Betons gemessen. Zu Versuchen an größeren zusammengefügten Fachwerkteilen ist ein kleiner turmartiger Aufbau geschaffen, vermöge dessen sich Versuchskörper bis über 9 m Länge erproben lassen. Ein besonderer Raum dient der Untersuchung der Flammrohrkessel, die ebenfalls in der Anstalt durchgeführt wird.

Nach der Besichtigung versammelten sich die Mitglieder wieder im Hörsaal des Ingenieur-Laboratoriums, um sich von Privatdoz. Baumann an der Hand von Lichtbildern eine Reihe von starken Vergrößerungen in Ansicht, Längs- und Querschnitt schadhafter eiserner Stäbe vorführen zu lassen. Die Materialprüfung erfordert bei richtig wissenschaftlichem Betrieb nicht nur die versuchsmäßige Feststellung der Festigkeit, sondern auch die Untersuchung der Gründe, weshalb der eine Körper weniger aushält als der andere. Dieses letztere geschieht mit Hilfe der Photographie unter sehr starker Vergrößerung. Nach Schluß der Vorführungen sprach der Vorsitzende dem Vorstand der Anstalt in anerkennenden Worten den Dank aus. Baudir. von Bach betonte, daß er allein das Werk nicht geschaffen habe, sondern daß es ihm nur möglich gewesen sei mit der hilfreichen Unterstützung und Förderung einflußreicher Gönner. — W.

### Vermischtes.

**XI. Internationaler Schifffahrtskongreß in St. Petersburg vom 31. Mai bis 7. Juni 1908.** Das Organisations-Komitee in St. Petersburg, an dessen Spitze der Wirkl. Staatsrat Prof. W. E. von Timonoff steht, versendet vorläufige Mitteilungen über das Programm des Kongresses. Die Verhandlungen finden, wie üblich, nach den beiden Abteilungen Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt getrennt statt.

Als Fragen der Binnenschifffahrt werden behandelt: 1. Anlage von Wehren in Flüssen mit stark wechselnden Wasserständen und unter Umständen auch starker Eisführung. 2. Mechanischer Schiffszug nach wirtschaftlicher, technischer und gesetzgeberischer Hinsicht. Schleppmonopol. 3. Ausrüstung der Binnenschifffahrts-Häfen, insbesondere Fortschritte der elektrischen Ausrüstung. 4. Kanäle, die gleichzeitig der Schifffahrt und der Landwirtschaft dienen. 5. Schutz der Niederungen gegen Ueberschwemmungen. Als Mitteilungen kommen in Betracht: Eisenbeton bei Wasserbauten; Gewässerkunde, Hochwasser- und Eisschmelze-Meldedienst; Mitwirkung der Regierung und der Interessenten bei Maßnahmen zur Entwicklung der Binnenschifffahrt usw.

Für die Seeschifffahrt werden die Fragen behandelt: 1. Fischereihäfen und Zufluchthäfen für die Küstenschifffahrt. 2. Binnenseehäfen und ihre Zufahrten, ihre Vorzüge;

wirtschaftliche und technische Untersuchung. 3. Bau der Häfen an sandigen Küsten. 4. Allgemeine Bedingungen der Sicherheit der Seeschifffahrt. 5. Hydrographische Untersuchungen der Meere. Als Mitteilungen sind u. a. vorgegeben: Dockanlagen; Verwendung von Eisenbeton bei Seebauten; Bericht über die neuesten in den wichtigsten Seehäfen ausgeführten Arbeiten.

Während des Kongresses wird eine nationale Ausstellung von Zeichnungen, Plänen, Büchern und Modellen stattfinden. Ferner sind Ausflüge in den Verhandlungspausen in der weiteren und näheren Umgebung St. Petersburgs und nach Schluß des Kongresses solche die Newa hinunter bis Nischny-Nowgorod und Moskau oder nach den baltischen Häfen vorgesehen. Für eine weitere Anzahl von größeren Reisen gibt das Organisations-Komitee zwar einige Winke und auch Empfehlungen an örtliche Komitees, ohne jedoch die Verantwortung für Programm und Durchführung derselben zu übernehmen. —

### Tote.

**Landbauinspektor Karl Illert †.** Mit dem nur wenig über 50 Jahre alt gewordenen kgl. Landbauinspektor Karl Illert in Halle hat die preussische Staatsbauverwaltung einen sehr befähigten Architekten aus der Schule Karl Schäfers verloren. Der Verstorbene war 1856 in Cassel geboren und erwarb sich seine künstlerische Ausbildung auf der Kunstakademie daselbst unter Hugo Schneider und darauf auf der Bauakademie in Berlin unter Schäfer, zu dessen ältesten und tüchtigsten Schülern er zählte. Seine praktische Tätigkeit vollzog sich anfangs bei verschiedenen staatlichen Stellen, dann bei Kirchenbauten Schneiders und schließlich bei der bedeutenden Gruppe der Gerichtsbauten für Halle. Als Privatarchitekt erbaute er unter mehreren anderen Werken die schöne Saale-Brücke in Cösen. Wenn er nur diese Brücke gebaut hätte, die sich wie selten eine in feinsinnigster Weise dem Stadt- und dem Landschaftsbilde anschießt, müßte Illert schon zu den feinfühligsten Architekten gezählt werden, denn kaum ein anderer neuer Brückenbau wird als Zusammenklang mit der Umgebung diesem edlen Werke an die Seite gestellt werden können. Mit Ueberzeugung und warmer Anteilnahme beteiligte sich Illert im Sinne seines Meisters Schäfer an dem Kampf um die Erhaltung des Heidelberger Schlosses. —

### Wettbewerbe.

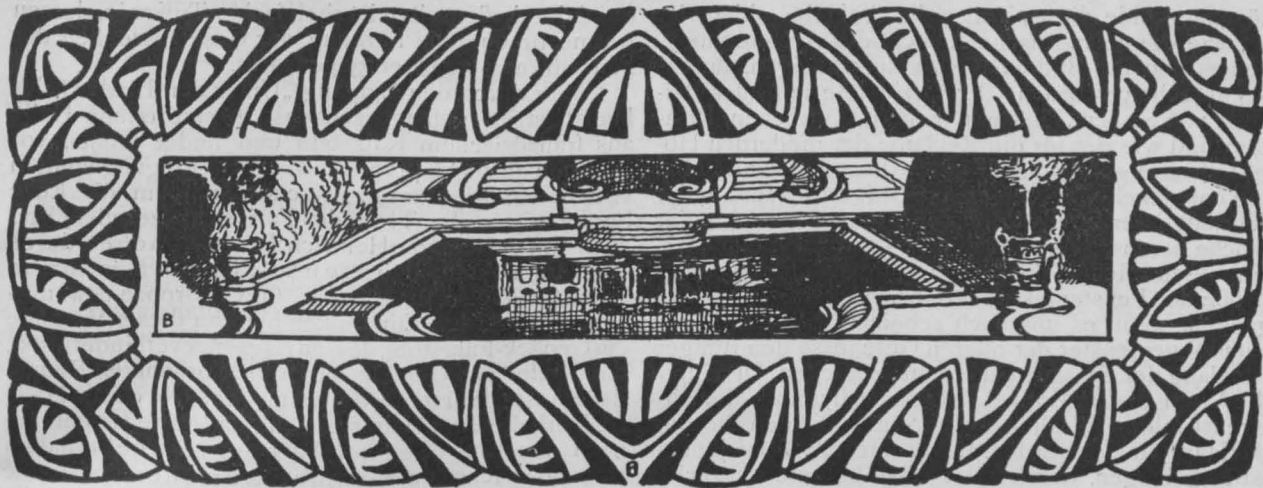
**Wettbewerb Gesellschafts- und Schützengesellschaft Halle a. S.** Das für Konzerte, Feste und Versammlungen bestimmte Gebäude soll mit einem Kostenaufwande von rd. 200 000 M. auf einem Gelände am Harz 39—41 errichtet werden. In den Neubau ist eine bestehende Saal-Anlage einzubeziehen. Ueber Stil, Material usw. sind Angaben nicht gemacht. Nicht preisgekrönte Entwürfe sind für 250 M. anzukaufen vorbehalten. Zeichnungen 1:200. „Eine Zusicherung bezüglich der Uebertragung der Ausführung kann den Bewerbern nicht gemacht werden; ebenso wenig übernimmt die Schützengesellschaft die Verpflichtung, nach einem preisgekrönten Entwurf den Bau wirklich auszuführen.“ —

**In einem Ausschreiben der Stadt Mülheim für eine neue Ruhrbrücke** an Stelle der alten Kettenbrücke (Preisrichter: Geh. Hofrat Prof. Mehrrens in Dresden, Geh. Brt. Schwechten in Berlin, Ob.- u. Geh. Brt. Dr.-Ing. Stübgen in Berlin) waren 26 Entwürfe eingegangen, von denen 14 einen eisernen Ueberbau zeigten, 10 einen solchen in Stein bzw. Beton. Von den ersteren hatten 6 einen Mittelpfeiler und durch Hänge-Gurträger überspannte Hauptöffnungen, 2 überspannten den Fluß in einer Öffnung, 4 zeigten 2 Öffnungen mit Fachwerkbögen, 2 waren als Blechbalkenbrücken ausgebildet. Zur Ausführung empfohlen wurde nach einstimmigem Beschluß des Preisrichters der Entwurf von Grün & Bilfinger in Mannheim in Gemeinschaft mit Arch. Prof. H. Billing in Karlsruhe (Steinbrücke mit 3 Öffnungen), die als eine Arbeit von großer Reife und vornehmer Ruhe bezeichnet wird; zum Ankauf für je 3000 M. der Entwurf von W. Dieterich in Hannover (Eisen) und Dyckerhoff & Widmann mit den Arch. Hoffmann & Meißner in Biebrich a. Rh. (Eisenbeton-Gewölbe mit Gelenken); für je 2000 M. der Entwurf von Hüser & Cie. in Oberkassel (Eisenbeton-Gewölbe ohne Gelenke) und der Brückenbau-Anstalt Gustavsburg bei Mainz (Eisen). Es wurde ferner der Stadtverwaltung anheimgegeben, den zwar nicht ausführbaren Entwurf von Flügél in Mülheim wegen seiner interessanten anmutigen Erscheinung für 1000 M. anzukaufen.

Inhalt: Waldfriedhof in München. (Fortsetzung statt Schluß.) — Ver-eine — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Waldfriedhof in München.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerel Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRG. NO. 102. BERLIN, DEN 21. DEZEMBER 1907.

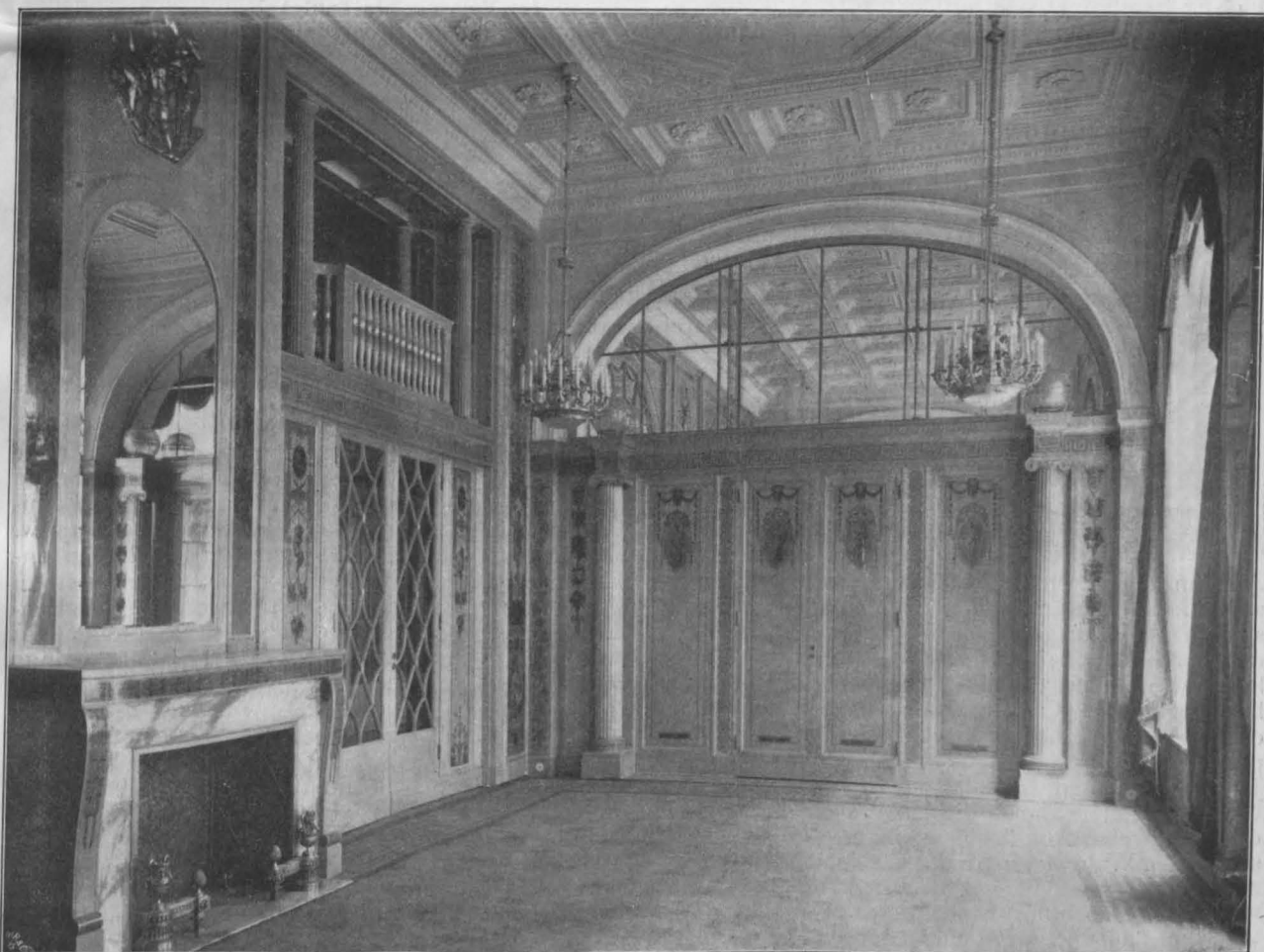


Das Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin. (Fortsetzung statt Schluß aus No. 99.)

Arch. für den Aufbau: kgl. Baurat C. Gause † und Reg.-Bmstr. a. D. Rob. Leibnitz in Berlin.  
Arch. für den Ausbau: Wilhelm Kimbel in Berlin, Heinrich Pössenbacher in München u. a.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 715 und 717.

Das Wagnis des Hauses und der Prüfstein für das künstlerische Feingefühl des Architekten war die äußere Gestaltung des Aufbaues, nachdem die Höhenverhältnisse durch die behördlichen Bestimmungen festgelegt waren. Die Aufgabe bestand darin, ein Hotel mit Erdgeschoß und 4 Obergeschossen durch entsprechende Teilung der Massen und Wahl der Gliederung harmonisch in den Charakter des Pariser Platzes mit seiner ruhigen Monumentalität einzugliedern. Dem Reg.-Bmstr. Leibnitz, welchem die



Hotel-Restaurant in Sykomorenholz.

Entworfen von Wilhelm Kimbel, ausgeführt von Kimbel & Friederichsen, Malerei von H. Friling.





OTEL ADLON AM PARISER PLATZ  
 IN BERLIN. ARCHITEKTEN: BAU-  
 RAT C. GAUSE (†) UND REGIERUNGS-  
 BAUMEISTER A. D. ROB. LEIBNITZ IN  
 BERLIN. \* SPEISESAAL NACH DEM  
 ENTWURF VON WILH. KIMBEL. AUS-  
 GEFÜHRT VON KIMBEL & FRIEDE-  
 RICHSEN IN BERLIN. \* DEUTSCHE  
 BAUZEITUNG XLI. JAHRG. 1907, NO. 102

Lösung gerade dieses Teiles der Aufgabe oblag, ist ihr, wie die geometrische Ansicht des Architekturstemmes und die Bildbeilage zu No. 99 zeigen, durchaus gerecht geworden. Er verzichtete auf alles Beiwerk von Säulen, Pilastern, Erkern, Türmchen, Risaliten und wie der für die Reklame der modernen Hotel-Industrie gebräuchlich gewordene Aufwand heißt, und entwickelte, stets unter sorgfältiger Beachtung der Wirkung über Eck, die beiden Fronten ganz aus der Fläche heraus. Aber auch dabei war noch einer Gefahr auszuweichen, die in der richtigen Bemessung der Größe der Fensterauschnitte bestand; sie wurde umgangen, wenn es uns auch scheinen will, als ob die Rundbogenfenster der oberen Geschosse den ruhigen Einklang der Fassaden etwas unterbrechen. Die durch die Wahl dieser Motive gesuchte Rhythmik der Motive ist in der Wirklichkeit zu einer leichten Störung der Harmonie geworden. In geschickter Weise jedoch ist es gelungen, durch zwei stark betonte wagrechte Gliederungen die Masse der 5 Geschosse zu zerlegen und das oberste Geschosß so auszubilden, daß es mehr als ein Attikageschosß auftritt und die Baumasse kaum merklich vermehrt. Denn alles Augenmerk der künstlerischen Entwurfsarbeiten mußte darauf gerichtet sein, dem Brandenburger Tor und den nieder gehaltenen Fassaden des Pariser Platzes keine diese schädigende Körpermasse entgegen zu setzen. Ein schlichtes Kupferdach würde dem Gebäude einen ruhigen oberen Abschluß gegeben haben, wenn der Architekt auf die Dachgauben verzichtet hätte, deren Wellenlinien die Aufmerksamkeit auf den schwächsten Teil des Entwurfes lenken und mit diesem Teil in den Pariser Platz ein etwas unruhiges Element gebracht haben.

Der Stil der Fassaden hat einen leichten Anklang an die späte friderizianische Zeit, die schon zum Empire neigt; plastischer Schmuck ist dem Gebot des Pariser Platzes entsprechend zum Vorteil der künstlerischen Wirkung nur sehr sparsam verwendet worden. Er beschränkt sich auf die als Frauenköpfe gebildeten Schlußsteine der Bögen des Erdgeschosses, auf ovale Medaillonreliefs der Fensterbrüstungen, auf die Blumengehänge zwischen den Fenstern des obersten Geschosses und auf die beiden Puttengruppen zur stärkeren Hervorhebung des Einganges. Die Modelle für den plastischen Schmuck der Fassaden schuf der Bildhauer Prof. Walter Schott in Berlin. Das Ma-

terial der Außenseiten ist rheinischer Tuffstein, dessen warme braungraue Färbung der Geschlossenheit der Platzwirkung nicht entgegenwirkt.

Wer durch den Eingang „Unter den Linden“ das Haus betritt, gelangt zunächst in eine offene Halle aus französischem Kalkstein und findet rechts, vor Betreten des Hauptvestibüls, einen Eingang zu dem vornehmen Restaurant, welches sich um die Ecke herum bis in die Tiefe des Pariser Platzes zieht und nach Entwürfen von Heinrich Pössenbacher durch die Firma Anton Pössenbacher in München in reichster Weise in Marmor, Onyx, Bronze usw. ausgestattet wurde. Zur Linken liegt an dieser Vorhalle ein Gepäck-Fahrrad, dessen Lage hier verhindern soll, daß Koffer und Gepäck durch die vornehmen Räume des Hauses gebracht werden müssen. Die offene Halle ist Vorhalle zum Hauptvestibül, das seine Gestaltung nach den Entwürfen von Wilhelm Kimbel erhalten hat, und welches durch Kimbel & Friederichsen, die „Deutsche Steinindustrie vorm. Schleicher“, die „Saalburger Marmorwerke“ u. a. in technisch muster-gültiger Weise ausgeführt wurde. Der weite Raum, in welchem das gesamte Hotelleben zusammenfließt, ist gewölbt und in geschickter Weise gegliedert. Die Abbildung S. 693 zeigt eine Gesamtansicht des Raumes, die Abbildung S. 697 eine Ansicht der Kaminwand. Diese erscheint uns als der beste Teil des Raumes, der an manchen Stellen architektonisches Fühlen etwas vermissen läßt. Die hier zur Verwendung gelangten Materialien sind die reichsten und kostbarsten; die Gewölbe sind mit Gemälden des Malers Paul Herrmann in Berlin im Charakter der französischen Schule geschmückt, während die Bronzearbeiten der Pfeilerkapitelle, der beiden Kandelaber usw. von dem Maler und Bildhauer Guhr in Dresden zum Teil mit großem Können modelliert sind. Neben dem hervorragenden plastischen Gefühl, welches in den Kandelabern steckt, ist das architektonische Empfinden völlig unterdrückt worden. Der Aufgang zum Treppen Hause ist hier nicht von der Wirkung begleitet, die bei einigermaßen glücklicher Anlage in seiner Beziehung zur Halle hätte erreicht werden können. Vom Vestibül zugänglich ist die „Unter den Linden“ gelegene Bar, die gleichfalls nach dem Entwurf von Wilhelm Kimbel von Kimbel & Friederichsen ausgeführt wurde und ein feines Kabinettstück deutscher Kunsttischlerarbeit ist. — (Schluß folgt.)

## Waldfriedhof in München. (Schluß.)

Architekt: Städtischer Baurat Hans Grässel in München. Hierzu die Abbildungen S. 716.



Nach Abschluß der Ausführungen in No. 101 erhielten wir noch einige Mitteilungen über die Gesichtspunkte, die bei der Gestaltung des Friedhofes beobachtet wurden, denen wir Nachstehendes entnehmen:

Eine gute Wirkung größerer städtischer Friedhof-Anlagen setzt deren Teilung in kleinere, von einander durch reichliche Anpflanzung getrennte Einzelfriedhöfe voraus, welche sich überblicken und künstlerisch nach gewissen Gesichtspunkten ausgestalten lassen. Im Gegensatz zu den durch Neupflanzung zu schaffenden Friedhofanlagen, wie die seit 30 Jahren entstehende Friedhofanlage in Hamburg-Ohlsdorf, war also beim neuen Münchener Waldfriedhof die zu wünschende reichliche Anpflanzung zum größten Teil in schönen hohen, zu jeder Jahreszeit grünen Nadelholz-Beständen vorhanden. Grässel benutzte die in diesem Walde vorhandenen, durch teilweise Abholzung erweiterten oder neu geschaffenen Waldwiesen in der Größe von je etwa  $\frac{1}{4}$  ha zur Anlage von kleinen Einzelfriedhöfen (Sektionen) und erzielte so unter Einhaltung der in No. 53 der „Dtschn. Bauztg.“ vorgeschlagenen und genehmigten Vorschriften trotz des großstädtischen Charakters der Gesamtanlage und trotz möglicher Ausnutzung der Flächen den uns allen so sympathischen Eindruck von

im freien Felde gelegenen oder rings um Kirchen gelagerten älteren Friedhöfen kleinerer Gemeinden, wie dies aus unseren Abbildungen der von Grässel vorgeführten Probeaufstellung von Grabdenkmälern zu ersehen ist.

Außer diesen zusammenhängenden Begräbnisplätzen, welche teilweise wieder durch Hecken oder Gruppenpflanzungen untergeteilt werden, sind dann die einzeln gelegenen freien Stellen im Walde zu Familiengräbern, Familiengraber-Gruppen, Mausoleen usw. benutzt. Alle Wege und Abgrenzungen, Nachpflanzungen usw. sind nicht auf dem Plane, sondern stets an Ort und Stelle nach Lage der zu schonenden vorhandenen Bäume bestimmt worden, ihre Begründung ist daher mit Ausnahme der Ringstraßen und Zugänge von der Straße aus dem Lageplane nicht ohne weiteres zu entnehmen.

Das Gelände des Münchener Waldfriedhofes ist rd. 60 ha groß. Hiervon sind zunächst in Benutzung genommen worden 11 ha. Für diese erste Friedhofanlage sind einschließlich Wasserleitung, Entwässerung, Herstellung der Anpflanzungen, Straßen und Wege, der Mauern und der Torgebäude rd. 240 000 M. bewilligt worden. Ein schöner Uebersichtsplan ist dankenswerterweise beim Eingang in die Aussegnungshalle aufgehängt worden.

Das Leichenhaus kostet im Waldfriedhof nur 285 000 M. Außerdem waren noch auszuführen ein Kalt- und ein Warmhaus für die Dekorationspflanzen



der Leichensäule und das Gärtnerwohnhaus (50000 M.). Für die inneren Einrichtungen, Mobiliar usw. ist ein Betrag von 40000 M. erforderlich gewesen. —

Nach einer Arbeitszeit von 2 Jahren ist mit dem 1. Sept. d. J. dieser vierte und letzte der neuen nach den vier Himmelsrichtungen gelegenen Münchener städtischen Friedhöfe in seiner ersten Teilanlage vollendet worden. Diese Vollendung bedeutet zugleich die Krönung des durch Hrn. Baurat Hans Grässel innerhalb eines Jahrzehntes für die Stadt München im Friedhofswesen durchgeführten sanitären und ethischen Werkes.

Auf der Monumentalbank gegenüber dem Friedhofgebäude hat der ausführende Künstler, vielleicht mit Beziehung auf den anfänglichen Widerstand Einzelner gegen seine Vorschläge, folgende Goethe'schen Verse einmeißeln lassen:

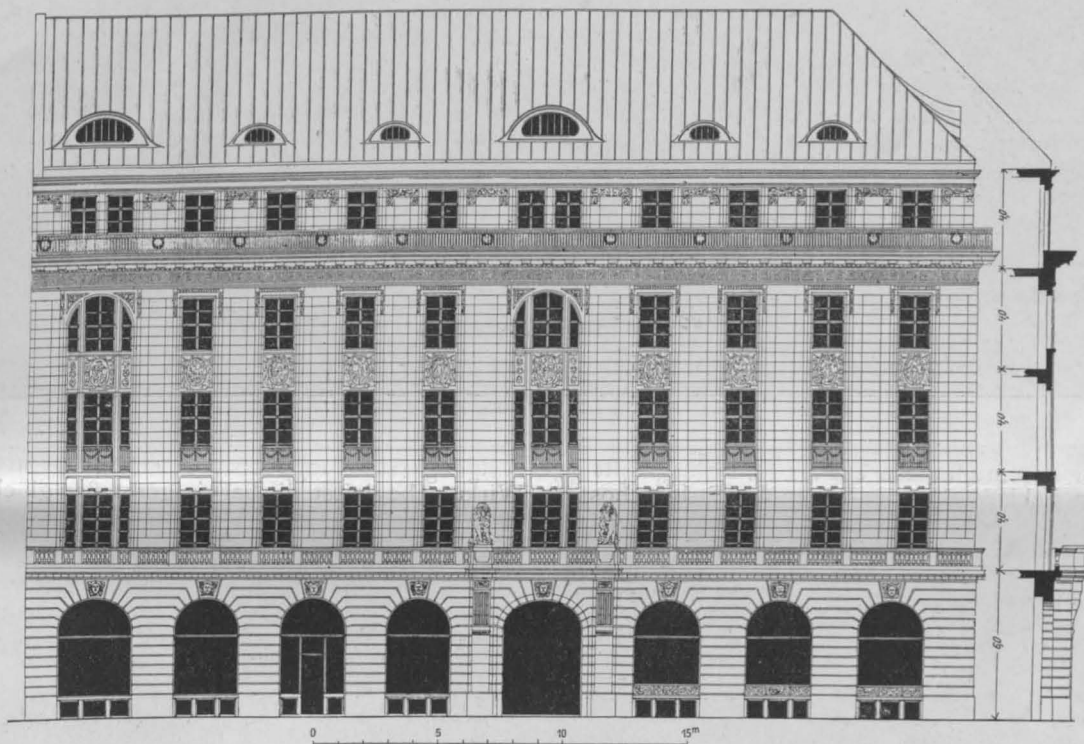
Natur und Kunst, sie scheinen sich zu fliehen,  
Und haben sich, eh' man es denkt, gefunden;  
Der Widerwille ist auch mir verschwunden  
Und beide scheinen gleich mich anzuziehen.

Es gilt wohl nur ein redliches Bemühen!  
Und wenn wir erst in abgemess'nen Stunden  
Mit Geist und Fleiß uns an die Kunst gebunden,  
Mag frei Natur im Herzen wieder glühen.

So ist's mit aller Bildung auch beschaffen;  
Vergebens werden ungebundene Geister  
Nach der Vollendung reiner Höhe streben.  
Wer Großes will, muß sich zusammenraffen,  
In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister  
Und das Gesetz nur kann uns Freiheit geben.

Mögen diese schönen Verse alle diejenigen beherzigen und zu gemeinsamem Wirken veranlassen, welche bei der ferneren Ausgestaltung der nun ihrem Zweck übergebenen Friedhofanlage durch Grabschmuck und Grabdenkmäler beteiligt sind. Wer aber die Anlage von Friedhöfen, die gesundheitliche, technische und künstlerische studieren will, der wird die Anlagen in München gesehen haben müssen, die in ihrer Mannigfaltigkeit und Schönheit in einer Stadt vereint ihresgleichen suchen. —

—H.—



Das Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin. Fassade Unter den Linden.

### Verwaltungsingenieure.

Von Dr.-Ing. Ritzmann in Karlsruhe i. B.

**E**s sind beherzigenswerte Worte, die von den Hrn. Franz und Stübgen in den Nummern 31, 72 und 78 dieser Zeitschrift über die brennende Zeitfrage der Verwendung von Technikern in Verwaltungsstellen geschrieben worden sind, und der Mahnruf „Lerne verwalten“, der den Grundton ihrer Ausführungen ausmacht, sollte bei jedem Techniker, dem an der Entwicklung seines Standes etwas liegt, Beachtung finden. Bei der großen Bedeutung der Frage, um die es sich handelt, und bei dem großen Interesse, das ihr heute — glücklicherweise — in weiten technischen Kreisen entgegengebracht wird, ist es wohl gerechtfertigt, in den erwähnten Ausführungen Manches zu unterstreichen, Manches zu ergänzen.

„Unser Bestreben geht doch in erster Linie dahin, den Verwaltungen in unserem Vaterlande technische Intelligenz zuzuführen“, „das Ansehen des Berufes ist selbstverständliche Folge, nicht Zweckbestimmung“. Man kann diese Sätze in vollem Umfange unterschreiben, man kann mit allen Kräften sich bemühen, ihnen Geltung zu verschaffen; man kann aber doch daneben die formale Gleichstellung der akademischen Techniker mit den juristischen Verwaltungsbeamten im Dienste des Staates und der Gemeinden als ein erstrebenswertes, selbstständiges Ziel betrachten. Daß die Durchdringung der Verwaltungen mit technischer Intelligenz dem Stande der akademischen Techniker von selbst das ihm gebührende Ansehen bringen wird, unterliegt ja keinem Zweifel. Der Stand hat aber —

unabhängig von diesen Zukunftsmöglichkeiten — heute schon ein Recht darauf, den anderen akademischen Ständen, insbesondere dem Stande der Verwaltungsjuristen, gleich geachtet zu werden. Hier gilt es, für die grundsätzliche Gleichwertigkeit von Universitäts- und technischer Hochschulbildung energisch einzutreten und auch die Forderung formaler Gleichstellung der akademischen Beamten in allen Zweigen des Staats- und Gemeindedienstes tatkräftig zu verfechten. Erfolge auf diesem Gebiete werden ihrerseits wieder die Techniker dem Ziele, in den Verwaltungen größeren Einfluß zu gewinnen, näher bringen; denn wie die Dinge in den großen Verwaltungskörpern einmal liegen und in der Regel wohl auch liegen müssen, ist die amtliche Eichung auf ein bestimmtes, durch die Vorbildung gewonnenes Ansehen die Voraussetzung, ohne die sich auch der Fähigste nur in Ausnahmefällen durchsetzen kann.

Zu den „gleichen Bedingungen“, deren Schaffung für den Vergleich zwischen Technikern und Verwaltungsjuristen gefordert wird, gehört ohne Zweifel auch die Beseitigung des Vorurteiles von der Minderwertigkeit nicht-juristischer Bildung, das — zunächst ganz unabhängig von der Frage der Befähigung für den Verwaltungsdienst — in weiten Kreisen noch besteht, und in den Beamtenordnungen der Staaten und Gemeinden, die den Verwaltungsjuristen regelmäßig eine bevorzugte Stellung anweisen, stets neue Nahrung findet.

Zur Lösung der wichtigeren Frage, wie die Techniker das Verwalten lernen können, zeigt Hr. Prof. Franz einen Weg, der ohne Zweifel gangbar ist, der aber doch in seinem Verlaufe möglicherweise recht gefährlich wird. Angemessene Beschäftigung mit den Staatswissenschaften und verwandten Gebieten während des Fachstudiums und mehrjährige Ausbildung bei einer Verwaltungsbehörde sollen

daß der Technikerstand nichts dabei gewinnen wird. Zunächst darf nicht übersehen werden, daß auch der Ingenieur, wenn er von der Hochschule kommt, noch kein erprobter Streiter ist; auch er hat sich nur erst das Rüstzeug erworben, das er in den ersten Jahren der technischen Praxis führen lernen muß. Geht er aber statt in die technische zwei bis drei Jahre in die Verwaltungs-



Probe-Aufstellung von Grabdenkmälern.  
Waldfriedhof in München. Architekt: Städt. Baurat Hans Grässel in München.

den Ingenieuren die Verwaltungslaufbahn zunächst in den Gemeinden und später auch im Staatsdienste eröffnen. Sie sollen dann als „auf naturwissenschaftlich-technischer Grundlage gebildete Akademiker“ reine Verwaltungsbeamte werden und das „einseitig technische“ recht frühzeitig streichen“. Es besteht, wie schon gesagt, kein Zweifel, daß auf diesem Wege Ingenieure in der Verwaltungslaufbahn vorwärts kommen können, es steht aber zu befürchten,

praxis, so rosten seine Waffen. Er wird für den technischen Beruf, für den er sich in erster Linie vorbereitet hat, untauglich oder findet doch den Weg dahin nur unter großen Opfern persönlicher und materieller Art zurück. Zudem wird das vorgeschlagene Verfahren bei konsequenter Durchbildung zu einer Beschneidung des technischen Fachstudiums zugunsten der naturwissenschaftlich-technischen Grundlage und der Staatswissenschaften führen; man wird





Das Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin. Arch.: Bt. C. Gause † und Reg.-Bmstr. a. D. Robert Leibnitz in Berlin.  
Damensalon im Stil Louis XVI. und Lese- und Schreiksaal im Stil Régence. Entwurf und Ausführung A. Bembé in Mainz.



ein besonderes Staatsexamen schaffen und der Technikerstand wird von der Neuregelung der Dinge nur insoweit mittelbaren Vorteil haben, als der neue Stand der „Verwaltungsingenieure“ seine Abstammung nicht vergißt.

Bei der Betrachtung dieser Verhältnisse ist es übrigens nicht ohne Wert, festzustellen, daß es in Deutschland schon eine freilich nicht sehr zahlreiche Klasse von „Verwaltungs-Ingenieuren“ gibt, die in letzter Zeit in Preußen ziemlich genau nach den Franz'schen Vorschlägen ausgebildet werden — ich meine die Gewerbe-Aufsichtsbeamten. Diese sind Polizeibeamte, nach § 139 b der Gewerbeordnung „ausschließlich oder neben den ordentlichen Polizei-Behörden“ zur Durchführung der Arbeiterschutz-Gesetzgebung berufen. Sie sind, da die Handhabung der Polizei anerkanntermaßen Verwaltungstätigkeit ist, Verwaltungsbeamte — „Verwaltungsingenieure“. Sie werden in Preußen z. Z. als Diplom-Ingenieure des Maschinenbau-, des Hütten-Ingenieurfaches oder der Chemie mit dem Nachweis einer einjährigen (bei Chemikern einer zweijährigen) praktischen Tätigkeit zur Ausbildung angenommen und 1½ Jahre im praktischen Gewerbeaufsichtsdienst beschäftigt. Weitere drei Semester sind dem Studium der einschlägigen staatswissenschaftlichen und juristischen Disziplinen an einer Universität zu widmen; den Abschluß bildet das Gewerbeassessor-Examen. Und welches ist die Stellung dieser „Verwaltungs-Ingenieure“? Von den zünftigen Technikern werden sie gerne als verlorene Schafe betrachtet; sie gelten und fühlen sich auch selbst wohl mehr oder weniger als Angehörige eines besonderen, den Verwaltungsjuristen näher verwandten Standes, wie dies schon äußerlich durch die neue Titulatur — Gewerbereferendar, Gewerbeassessor, Gewerberat — zum Ausdruck gebracht worden ist.

Das Beispiel ermutigt nicht zu einer einseitigen Propaganda für die Ausbildung besonderer Verwaltungs-Ingenieure, wenn diese Propaganda den Zweck haben soll, der Technik und dem Technikerstande als solchen den ihnen gebührenden Anteil an der Verwaltung des Staates und der Gemeinden zu erringen. Und darauf kommt es doch an. Die Verwaltungen sollen die technische Intelligenz, deren sie zur Bewältigung ihrer heutigen Aufgaben bedürfen, an der Quelle schöpfen können. Das gelingt ihnen nicht, wenn nur ein kleiner Teil an gehörender Techniker durch eine besondere Ausbildung zu Verwaltungsbeamten prädestiniert wird; sie können es aber von dem Augenblick an, in dem die Technik selbst ihre Jünger jeden an seinem Platz zur Verwaltungsarbeit erzieht. Das ist möglich und darauf müssen wir hinaus.

Verwalten heißt „führen“. Verwalten heißt, mit überlegener Einsicht die in dem verwalteten Organismus wirkenden Kräfte so führen, daß das Einzelne dem Ganzen untertan bleibt, daß das Ganze möglichst vollkommen seinen Zweck erfüllt. Verwalten heißt disponieren, organisieren. Wer verwalten will, muß daher das Ganze sehen, er darf sich nicht in Einzelheiten verlieren; er muß befähigt sein, da, wo seine Fachkenntnis versagt, aus dem Gutachten der Spezialisten die für das Ganze wichtigen Gesichtspunkte herauszuschälen. Das müssen die Techniker lernen. Aber die Schule dafür ist nicht nur in den Bezirks-Regierungen und Landratsämtern vorhanden, sie findet sich vielmehr auf jedem Bauplatz, in jedem Fabrikbetrieb. Gewiß, nicht allen Technikern stellt die Praxis Verwaltungsaufgaben, es werden auch nicht alle Juristen Verwaltungsbeamte; aber im großen ganzen hat der Techniker im eigenen Berufe so viel Gelegenheit, das Verwalten zu lernen, daß er die Bureaus der allgemeinen Verwaltung nicht braucht, daß er namentlich nicht nötig hat, die für seinen technischen Beruf unentbehrlichen Lernjahre der Ausbildung in der allgemeinen Verwaltung zu opfern.

Denn es darf, wie schon gesagt, bei der ganzen Sache doch nicht vergessen werden, daß ein eben von der Hochschule kommender Diplom-Ingenieur höchstens ein halber Techniker ist, und daß „die technische Bildung und die technische Arbeit“, um deren „unmittelbare Nutzbarkeit im Dienste der Allgemeinheit“ es sich handelt, zum großen oder größten Teil nur in der technischen Praxis erworben bzw. nur von praktisch erfahrenen Technikern geleistet werden kann.

Man darf auch schließlich von dem technischen Verwaltungsbeamten nicht mehr verlangen als von dem juristischen. Der Wettbewerb zwischen technisch und juristisch vorgebildeten Verwaltungsbeamten kann logischerweise erst in den höheren Verwaltungsstellen beginnen. Erst da, wo die Fäden aus verschiedenen Dezernaten zusammenlaufen, erst dann, wenn der zur Entschließung berufene Beamte in einzelnen oder allen der zu berücksichtigenden Gebiete nicht mehr Fachmann ist, entsteht die Frage, ob den in der allgemeinen Verwaltung ausgebil-

deten Juristen mit Recht oder Unrecht grundsätzlich die bessere Befähigung zur richtigen Beurteilung und Entscheidung der schwebenden Fragen nach allgemeinen Gesichtspunkten zugetraut wird.

Daß Techniker sich auch in den höchsten Verwaltungsstellen zu bewähren vermögen, ist durch einzelne Beispiele schon bewiesen; wenn trotzdem die maßgebenden Stellen heute noch geneigt sind, die oben gestellte Frage in der Regel im Sinne der Verwaltungsjuristen zu entscheiden, so liegt das zum Teil wohl daran, daß die beati possidentes ihren Besitzstand energisch verteidigen, zum Teil aber auch sicher daran, daß die Techniker da, wo sie bisher zu höheren Verwaltungsstellen zugelassen worden sind, noch nicht immer voll befriedigt haben. In welcher Richtung hier noch Fortschritte gemacht werden müssen, hat der rheinische Oberbürgermeister, von dem Hr. Stübben berichtet, offenbar sehr zutreffend gesagt. Und was er beanstandet, die einseitige Hervorkehrung des Ressortstandpunktes und die Neigung, die Arbeit der nachgeordneten Beamten mehr als notwendig durch persönliches Eingreifen zu beeinflussen, sind ohne Zweifel Fehler, zu denen der höhere technische Verwaltungsbeamte unter den heutigen Verhältnissen noch in stärkerem Maße neigen wird, als der juristische. Der Jurist kommt in der allgemeinen Verwaltung früher und häufiger als der Techniker in der Bauverwaltung in die Lage, über Dinge befinden zu müssen, in denen er nicht Fachmann ist. Er muß daher, schon um sich die Selbständigkeit seiner Entschließung zu wahren, von Anfang an lernen, dem Ressortpatriotismus der Sachverständigen die allgemeinen Interessen, die er kennt und vertreten kann, entgegenzuhalten. Bei der früh an ihn herantretenden Notwendigkeit, mit dem Fachwissen anderer zu arbeiten, lernt der Jurist auch bald, überhaupt den Wert selbständiger fremder Arbeit zu schätzen; er entgeht beizeiten der Versuchung, alles selber machen zu wollen. Rechnet man noch dazu, daß die jungen Verwaltungsjuristen schon seit Generationen zum Erkennen und Ausnutzen dieser günstigen Grundlagen ihrer Tätigkeit systematisch erzogen werden, so darf es nicht wundernehmen, wenn die aus der Technik hervorgegangenen Verwaltungsbeamten beim ersten Anlauf nicht die gleiche Vollkommenheit erreichen.

Es liegt aber trotzdem keinerlei Grund vor, die Arbeit im technischen Beruf an sich als eine mangelhafte oder nicht ausreichende Vorbereitung für den höheren Verwaltungsdienst zu betrachten. Nicht der Lehrplan ist schuld, viel eher Schüler und Lehrer, wenn aus der Schule der Technik bis jetzt erst wenig vollkommene Verwaltungsbeamte hervorgegangen sind.

Der Kampf der Techniker um ihren Platz an der Sonne, ihr Streben nach Einfluß auf die Verwaltung des Staates ist noch nicht sehr alt; der Fortschritt von der Periode des einfachen Protestes gegen die bestehenden Verhältnisse oder der einseitigen Forderungen zu der Periode der Selbstprüfung und des Suchens nach den eigenen Fehlern, die der Erfüllung der Forderungen hindernd im Wege stehen könnten, ist noch jüngeren Datums, und man darf wohl sagen, daß bis dahin die den Technikern gestellten Verwaltungsaufgaben häufig nur als unvermeidliche Störungen und Abhaltungen von der Berufsarbeit empfunden und nur selten ihrem wirtschaftlichen und erzieherischen Werte entsprechend gewürdigt worden sind. Und hier müssen wir einsetzen, hier muß Wandel geschaffen werden.

Der Techniker muß die Verwaltungsaufgaben, die sein Beruf ihm stellt, suchen, er muß sie pflegen. Dazu muß er seine Tätigkeit im Rahmen des Ganzen betrachten. Das Bauwerk ist nicht um seiner selbst willen da, auch nicht um des Technikers willen, sondern es muß einen Zweck erfüllen. Und der Techniker soll erkennen lernen, wie er mit seinem Schaffen der Allgemeinheit dient, und er soll auf Grund der gewonnenen Erkenntnis sich bei seiner Arbeit von der Rücksicht auf das Ganze leiten lassen. Wenn er in diesem Sinne sich bemüht, bei der Ausübung seines technischen Berufes das einseitig Technische recht frühzeitig zu streichen, dann ist er auf dem rechten Wege, ein guter „Verwaltungsingenieur“ zu werden.

Die Durchführung dieses Erziehungs-Programmes muß allerdings heute, wo Lehrer und Erfahrungen kaum vorhanden sind, noch hauptsächlich der Selbsterziehung des Einzelnen überlassen werden. Da aber die Richtlinien klar vorgezeichnet sind, kann keiner weit abirren, der das Ziel fest im Auge behält; und je größer die Zahl derer ist, die sich auf den Weg machen, desto rascher werden ausgegrenzte Pfade entstehen, auf denen die Nachfolgenden gehen können. Darum gilt es, möglichst viele auf den Weg zu bringen. Hier kann und muß die Propaganda einsetzen. Schon auf der Hochschule kann — auch in den Fach-Vorträgen — auf die Stellung der Technik im Wirtschaftsleben,



auf die sozialen und kaufmännischen Aufgaben, die der Techniker in der Praxis findet, an der Hand von Beispielen hingewiesen werden. In den Versammlungen der technischen Vereine und Verbände darf das Thema von den Verwaltungsaufgaben der Techniker nicht von der Tagesordnung verschwinden; bei jeder Gelegenheit muß betont werden, wieviel für das ganze Wirtschaftsleben des Staates davon abhängt, daß namentlich auch die in der Privat-Industrie tätigen Techniker lernen — neben oder vielmehr vor den technischen —, den wirtschaftlichen, kaufmännischen Erwägungen Raum zu geben. Und ähnliches mehr. Ist so erst der Sinn für das Erfassen und Achten der Verwaltungsaufgaben geweckt, dann werden auch bald die besten Wege zu ihrer Lösung gefunden, und es wird sich eine im Boden der Technik wurzelnde und aus ihm stets reiche Nahrung ziehende Verwaltungskunst entwickeln, die der auf juristischem Boden erwachsenen ebenbürtig zur Seite treten kann.

Diese Entwicklung kann sich unter den bestehenden

Verhältnissen im Technikerstande von innen heraus vollziehen, und mit dem wachsenden Angebot an brauchbaren Kräften wird das Eindringen von Technikern in solche höhere Verwaltungsstellen, die ihnen verfassungsgemäß zugänglich sind, raschere Fortschritte machen. Derartige äußere Erfolge werden aber nicht die einzigen Früchte der geschilderten Entwicklung sein. Wenn die im Staatsdienst tätigen Ingenieure an ihre Aufgaben nicht mehr ausschließlich vom technischen Standpunkt aus herantreten, sondern bei Projekten und Gutachten ihrerseits die Verwaltungsgesichtspunkte berücksichtigen, so erschüttern sie damit den Fels, auf dem das Uebergewicht und die Selbständigkeit des Verwaltungsbeamten ruhen. Ihr Einfluß auf den Gang der Verwaltung wächst, auch wenn sie äußerlich zurückstehen, und sie können — im Besitze dieses Einflusses — ruhig abwarten, bis der Fels zerbröckelt, bis ihnen in immer größerem Umfange auch die formelle Verantwortung, die Vollzugsgewalt in Dingen übertragen wird, für die sie die materielle Verantwortung schon lange haben. —

### Vereine.

#### Württembergischer Verein für Baukunde in Stuttgart.

Am 28. November besichtigte der Verein unter Führung von Hrn. Bauinsp. Pantle die Neubauten des Gaswerkes der Stadt Stuttgart in Gaisburg. Da das bisherige Gaswerk der infolge der Eingemeindungen der letzten Jahre stark angewachsenen Großstadt nicht mehr genügt, soll es in kurzer Frist wesentlich umgebaut und bedeutend vergrößert werden. Ein neuer großer Gasbehälter von 63 m Höhe, 54 m Durchmesser und 100000 cbm Fassungsraum ist bereits vollendet, jedoch noch nicht vollständig gefüllt. Derselbe tritt an die Stelle der drei bisherigen Gastürme, von denen zwei 10000, einer 25000 cbm fassen. Ein weiterer gleich großer Behälter neben dem ersten ist nach Abbruch der kleineren für später in Aussicht genommen. An Hochbauten werden zurzeit ein neues Reiniger- und Uhrenhaus, sowie ein Ofenhaus ausgeführt; beide sind mächtige Hallenbauten, bei welchen es galt, nicht nur in den Umfassungsmauern, sondern auch im Inneren (unter schweren Maschinen, Kesseln u. dergl.) starke Drucke auf den Untergrund zu übertragen. Der letztere ist aber in dem Neckartal schon an sich nicht gut, da die mächtige Kiesschicht derartigen Drucken nicht standzuhalten vermag. Zudem zeigte sich an der Baustelle auch noch diese Kiesschicht sehr unregelmäßig gestaltet und von verschiedenen Schlammablagerungen durchbrochen. Dies gab Veranlassung, die Gründungsfrage eingehend zu erwägen. Beim Reinigerhaus wurden verschiedene Gründungsarten angewandt: Ausschachtung, Dulac-Gründung und Eisenbetonpfähle. Die Verhältnisse waren bei diesem Gebäude dadurch noch mehr erschwert, daß ein Kanal sowie die Hauptgasleitungen den Untergrund kreuzten. Bei dem gegenwärtig in Ausführung begriffenen Ofenhaus wird ein neues amerikanisches Verfahren, die Simplex-Gründung, angewendet und im Auftrage der Firma Wayß & Freytag von der Eisenbeton-Gesellschaft München zur Ausführung gebracht. Das Verfahren besteht in dem Einrammen starker flußeiserner Röhre mit Alligator Spitze, die während des Eintreibens, solange also der Druck von oben her wirkt, geschlossen ist, beim Hochziehen der Röhre dagegen sich öffnet. Nach Erreichung des festen Untergrundes wird die Röhre auf 1—2 m mit Beton angefüllt und dann mittels einer oben an der Röhre umgelegten Rohrschelle in die Höhe gezogen, wobei der eingeworfene Beton durch die nunmehr geöffnete Spitze in den Untergrund eindringt (siehe unsere „Mitteilungen über Zement usw.“ No. 17 und 18). Der Arbeitsvorgang wurde den Mitgliedern genau vorgeführt. Nach Herausziehen der Röhre wurden in die noch weiche Betonmasse eiserne Drähte gesteckt, welche zur Verbindung mit der später auf die Pfeiler aufzusetzenden Eisenbetonplatte verwendet werden. Weiteres Interesse der Anwesenden erregte noch die neue Ueberdachung des Reiniger- und Uhrengebäudes, bei welcher das System Stephan (Jahrg. 1903, S. 247.) zur Anwendung kommt. Dieses besteht bekanntlich darin, daß die Eisenfachwerkkonstruktion in geschickter Weise in Holznachgeahmt wird. Die Holzfachwerkbogen stützen sich unten auf eiserne Widerlager und im Scheitel auf viereckige Holzkeile, welche letztere den Druck annähernd auf die Mitte festlegen. Die angewandten Spannweiten sind 14 und 32 m. Zum Schutz gegen Brandgefahr erhalten die Träger nach Fertigstellung einen feuer-sicheren weißen Anstrich, der als Grundlage für die weiter nachfolgende Bemalung dient. Der Preis dieser Trägerart ist nicht höher als der der Eisenträger, dabei haben sie aber den letzteren gegenüber den Vorteil eines wesentlich geringeren Gewichtes sowie vollständiger Rost- und Säurebeständigkeit. Die Besichtigung des Ganzen bot für die Mitglieder eine Menge von Neuem. — W.

#### Architekten-Verein zu Berlin. Hauptversammlung vom

25. Nov. 1907. Vors. Hr. Ob.- u. Geh. Bt. Dr. J. Stübgen.

Die Versammlung hatte sich zunächst mit der von den vereinigten Schinkelwettbewerbs-Ausschüssen aufgestellten, vom Vorstande genehmigten Ordnung für die Wettbewerbe der Wilhelm Strauch-Stiftung zu befassen. Nach dieser Richtung soll bekanntlich auf Grund eines den Schinkelwettbewerben ähnlichen Wettbewerbes alljährlich der Betrag von 3000 M. zum Zwecke einer Studienreise, deren Ziel und Aufgaben der Vereinsvorstand zu bestimmen hat, abwechselnd an einen Architekten und einen Ingenieur verliehen werden. Die Vorschläge wurden von der Versammlung mit einigen kleinen Änderungen, deren redaktionelle Fassung dem Vorstande verbleibt, angenommen. Auf Antrag des Vorstandes wurden dann Mittel zu der gemeinsam mit der „Vereinigung Berliner Architekten“ zu veranstaltenden Ende-Feier bewilligt. Des weiteren waren 2 Monatsaufgaben aus dem Gebiete der Architektur zu beurteilen. Der erste betraf den Entwurf zu einem Außen- und Innenbau eines Wohnhauses — Berichterstatter Hr. Landbauinsp. H. Hausmann —, der andere den Entwurf zu einem Eingang in der einen hochgelegenen Garten abschließenden Futtermauer — Berichterstatter Hr. Stadtbauinsp. Nitze. Zu der ersten waren 4, zu der letzteren 14 Entwürfe eingegangen. Vereinsandenken wurden zuerkannt den Hrn. Dipl.-Ing. Joh. Greifenhagen in Potsdam bezw. Reg.-Bmstr. Friedr. Lahrs in Charlottenburg, Dipl.-Ing. H. Paul Herrmann, Reg.-Bmstr. Alex. Bärwald, Dipl.-Ing. Fritz Herrmann, sämtlich in Wilmersdorf.

Den Vortrag des Abends hielt Hr. Reg.-u. Bt. Müßigbrodt über „Die ästhetische Durchbildung von Ingenieurbauten“. Der Vortrag sollte die Grundlage bilden zu einer für eine spätere Sitzung des Vereins vorbehaltenen Beratung über die den Verband der Architekten- und Ingenieur-Vereine beschäftigende Frage, welche Wege einzuschlagen sind, damit künftig bei Ingenieurbauten ästhetische Rücksichten in höherem Maße zur Geltung kommen als bisher. Der Vortragende schildert die Vielseitigkeit und Eigenart der Aufgaben, für die selbst bei einfachen Nutzbauten eine ansprechende Form angestrebt werden sollte, und tritt für die Entwicklung dieser Form aus den durch die Konstruktion und die Programmbestimmungen des Bauwerkes gegebenen Motiven ein. Er erläutert an der Hand von Lichtbildern die für die ästhetische Durchbildung von Brücken in Stein, Eisenbeton und Eisen erforderlichen, durch die Konstruktion zu schaffenden Grundlagen, die Gesetze der Massenverteilung, Proportionierung und den Einfluß der Umrißlinie auf die Wirkung des Bauwerkes, indem er darauf hinweist, daß hierbei künstlerisches Empfinden mit der Tätigkeit des rechnenden und konstruierenden Verstandes Hand in Hand gehen müsse. Daß dies auch für die Gewinnung schöner Raumwirkungen eine Vorbedingung ist, wird durch bemerkenswerte Beispiele von Bahnsteighallen dargetan. Nach einer Besprechung von Einzelformen im Eisenbau, wobei der Vortragende namentlich auf die an der Berliner Stadtbahn und der Hoch- und Untergrundbahn geschaffenen Stützenformen näher eingeht, wendet er sich dem Problem einer Verbindung von Stein und Eisen an demselben Bauwerk zu und ist der Ansicht, daß dabei die Verwendung des Steines im wesentlichen auf die Herstellung der für die Eisenkonstruktion zu schaffenden Auf- und Widerlager beschränkt bleiben müsse. Schließlich weist er darauf hin, daß das Bauwerk in den Rahmen des Landschafts- und Städtebildes hineinzukomponieren sei, und kommt zu dem Schluß, daß die für die ästhetische Durchbildung der Ingenieurbauten erforderlichen Eigenschaften

des Baukünstlers, Gestaltungskraft und künstlerisches Empfinden, wohl geschult, aber nicht erlernt werden können.

An den Vortrag knüpfte sich noch eine anregende Besprechung, an der sich namentlich die Hrn. Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Joh. Otzen und Reg.-Bmstr. Frhr. v. Tettau beteiligten. —

### Vermischtes.

**Auszeichnung.** Der städtische Baurat Hans Grässel in München, Ehrenmitglied der kgl. Akademie der bildenden Künste in München, ist zum Mitgliede des bayerischen Maximiliansordens für Kunst und Wissenschaft ernannt worden. —

**Aus den Verhandlungen in der IV. Sitzung des Ausschusses des Deutschen Museums,** der am 17. Dez. d. J. unter dem Ehrenvorsitz des Prinzen Ludwig von Bayern und in Gegenwart des Deutschen Kaisers in Berlin getagt hat, entnehmen wir, daß das Interesse, das dem Museum in München aus allen Kreisen entgegengebracht wird, ein fast über Erwarten reges ist. So betrug der Besuch in dem provisorischen Museum in den ersten 12 Monaten über 200 000. Der Vermögensstand an Wertgegenständen im Museum betrug Ende 1906 rd. 3,64 Mill. M., davon 2,85 Mill. im Eigentum des Museums selbst. Die Beiträge zum Museumsbau haben den erforderlichen Betrag von 7 Mill. M. nahezu erreicht. Zum Bau selbst sind unter anderem bereits 350 Eisenbahnwagen Zement im Werte von etwa 100 000 Mark unentgeltlich von den Zementfabrikanten zugesagt. Die Bibliothek ist schon auf 20 000 Bände, darunter viele aus früheren Jahrhunderten, gestiegen, die Zahl der Zeichnungen und Bilder auf 8000. Die Ausstellungsgegenstände sind bereits so zahlreich, daß außer den Räumen des Alten Nationalmuseums in der Isarkaserne zunächst 2000 qm in Anspruch genommen sind und jetzt schon weitere 3000 qm vom bayerischen Kriegsministerium erbeten werden mußten. Dort sollen u. a. das gesamte Bauwesen, die Gas- und Elektrotechnik, die Städtehygiene usw. zusammengefaßt werden. Der Raumbedarf für den nach den Plänen Dr. Gabriel v. Seidl's zu errichtenden endgültigen Bau hat sich auch erheblich größer ergeben. Es werden jetzt 40 000 qm mehr geschaffen, als ursprünglich geplant. Der Vorstandsrat des Museums erfährt ebenfalls eine Erweiterung, denn der „Schiffbautechnischen-“ und der „Landwirtschaftlichen Gesellschaft“, dem „Verein deutscher Chemiker“ und der „Vereinigung der deutschen Baumaterialien-Fabrikanten“ wurde je 1 Vertreter im Vorstandsrat zugebilligt. —

**Württembergische Bauausstellung, verbunden mit einer Ausstellung künstlerischer Wohnräume, in Stuttgart 1908.** Die Beratungsstelle für das Baugewerbe bei der K. Zentralstelle für Gewerbe und Handel in Stuttgart veranstaltet im Sommer 1908 in den Monaten Juni bis Oktober in der Gewerbehalle und auf dem Gewerbehalleplatz in Stuttgart eine Bauausstellung größeren Umfanges. Diese soll den gegenwärtigen Stand der bürgerlichen Baukunst und der heimischen Bauweise in Württemberg nicht nur Fachleuten, sondern auch dem großen Publikum an ausgeführten Beispielen und durch die Vorführung von Plänen, Schaubildern, Photographien und Modellen zeigen. Außerdem soll auf der Ausstellung alles vertreten sein, was an Materialien, Konstruktionen, Fortschritten der Technik für das gesamte Gebiet des Baugewerbes und des Wohnungswesens von Wichtigkeit ist. Ausgeschlossen werden Gegenstände, die gegen den guten Geschmack verstoßen. —

### Tote.

**Präsident Jäger †.** Am 13. d. Mts. ist nach längerer, schwerer Krankheit in Augsburg der Präsident der dortigen Eisenbahndirektion Albert Jäger verstorben, ein Eisenbahntechniker, der sich nicht nur um die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Bayern besondere Verdienste erworben, sondern auch außerhalb seines engeren Vaterlandes sich einen Namen gemacht hat und bei der Beurteilung schwieriger Aufgaben wiederholt um seinen Rat und um sein Gutachten angegangen worden ist, so bei den Umgestaltungen der Bahnanlagen in Straßburg, Heidelberg, Stuttgart u. a. O.

In Schwäbisch-Hall geboren, brachte der junge Ingenieur nach Ablegung des Schlußexamens am Polytechnikum in Stuttgart von mehrjähriger Tätigkeit in privaten Stellen in Amerika und Frankreich schon einen erweiterten Gesichtskreis mit, als er im Jahre 1869 in den bayerischen Staatseisenbahndienst eintrat, dem er bis zu seinem Ende mit großem Erfolge seine Kraft und seine Kenntnisse gewidmet hat. Sein Sondergebiet, auf dem er auch schriftstellerisch tätig gewesen ist, war die Ausgestaltung der Bahnhöfe, insbesondere auch die Sicherung ihres Betriebes durch Zentralweichenanlagen, die er im Auftrage der Verwaltung zunächst in England studiert und dann auf verschiedenen Bahnhöfen Bayerns eingeführt hatte. Seine Tätigkeit und sein Wissen waren aber nicht einseitig, und

er bewährte sich nicht nur als Techniker, sondern auch als ausgezeichnete Verwaltungsbeamter. Nachdem er im Jahre 1894 zum Generaldirektionsrat, 1899 zum Vorstand des vormaligen Oberbahnamtes Augsburg ernannt worden war, fiel ihm für die bei der Neuordnung der bayerischen Verkehrsanstalten neu geschaffene Eisenbahn-Direktion Augsburg die Stellung des Präsidenten zu. Seine Tätigkeit dort wird wohl am besten charakterisiert durch die Anerkennung, die ihm der Bürgermeister Hofrat Wolfram in Augsburg zollte „daß er nie bürokratisch, vom grünen Tisch aus die Dinge erledigt“ habe. —

### Wettbewerbe.

**Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für den Bau eines Vorlesungsgebäudes an der Edmund Siemers-Allee in Hamburg** wird für in Hamburg ansässige oder daselbst geborene Architekten erlassen. —

**Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für eine Synagoge in Essen** erläßt der Vorstand der Synagogen-Gemeinde unter den in Deutschland ansässigen Architekten zum 31. März 1908. 3 Preise von 3500, 2500 und 1500 M. Weitere Entwürfe „können vom Preisgericht zum Ankauf empfohlen werden“. Sehr schön, sollen sie aber auch in der Tat angekauft werden? Unter den Preisrichtern die Hrn. Prof. G. Frentzen in Aachen, Stadtbtr. Guckuck und Btr. Schmohl in Essen, sowie Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Otzen in Berlin. —

**Ein Wettbewerb der „Deutschen Gesellschaft für christliche Kunst“** betrifft Entwürfe für einen Neubau der katholischen St. Bonifaziuskirche in Hamburg nebst zugehörigem Pfarrhause. Bausumme für beide Gebäude 250 000 M. 3 Preise von 600, 400 und 200 M. Unter den Preisrichtern die Hrn. städt. Btr. Hans Grässel und Prof. Hauberrisser in München. Frist 15. März 1908. —

**Wettbewerb Landwirtschaftsschule Salzwedel.** Unter 51 Entwürfen erhielten: den I. Preis der des Hrn. Ewald Wachenfeld in Hagen i. W.; den II. Preis der der Hrn. Krämer & Herold in Düsseldorf; den III. Preis der des Hrn. Fritz Beyer in Schöneberg. Der Entwurf der Hrn. Fritz und Wilh. Hennigs in Berlin wurde zum Ankauf empfohlen. Sämtliche Entwürfe sind bis 28. Dez. im Rathaus öffentlich ausgestellt. —

**Wettbewerb Realschule in Eckernförde.** Der Entwurf „Schlicht“, welcher zum Ankauf empfohlen wurde, hat zum Verfasser Hrn. Arch. Ehrenfried Hessel in Berlin. —

**Uebelstände bei Wettbewerben.** Auf einen neuen Uebelstand betr. Ankäufe werden wir aufmerksam gemacht. Zu dem Wettbewerb Realschule Eckernförde waren 144 (!) Entwürfe eingelaufen. In Aussicht gestellt waren Preise von 1200, 800 und 400 M., sowie Ankäufe zu je 300 M. Verteilt wurden 3 Preise von 1200, 600 und 600 M. Der Entwurf „Schlicht“ wurde zum Ankauf empfohlen, aber nicht angekauft. Also auch hier scheinen für Ankäufe trotz der Verheißungen im Ausschreiben keine Mittel bereit gewesen zu sein. Wir können gegenüber diesen offensichtlichen Mißständen, denen auf juristischem Wege nicht beizukommen ist, nur den Rat geben, daß Preisrichter und Bewerber an einem Wettbewerbe nur dann teilnehmen, wenn alle Verheißungen so fest und unzweideutig bestimmt gegeben sind, daß aus dem Wettbewerb ein Vertragsverhältnis in juridischem Sinne hervorgeht, auf Erfüllung also mit Erfolg die Klage angestrengt werden kann. Ankäufe dürfen also nicht nur vorbehalten bleiben, sondern sie müssen in unanfechtbarer Weise zugesichert sein. Würdige Entwürfe hierzu werden bei einigem guten Willen immer gefunden werden können. —

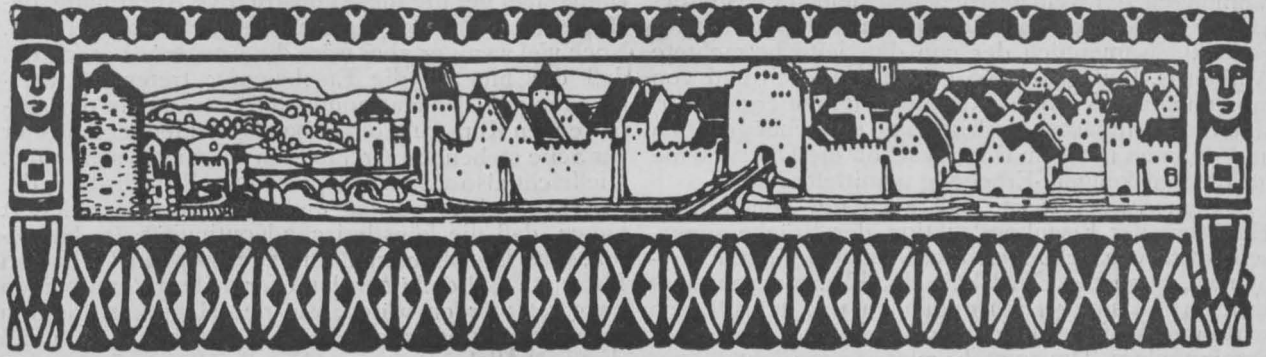
**Wettbewerb Straßenlaterne Cöln a. Rh.** Unter 90 Arbeiten fand das Preisgericht keine des I. Preises für würdig; der I. Preis wurde somit nicht verteilt. Den II. Preis errang Hr. Arch. Kübler in Berlin, den III. Preis Hr. Arch. Peter Recht in Cöln. Aus dem I. Preise von 500 M. wurden 5 Ankäufe für je 100 M. geschaffen. Auch hier handelt es sich, wie bei dem vorstehenden Wettbewerbe, um einen Mißstand. Ein Vorbehalt über eine andere Verteilung der Preise war im Ausschreiben nicht gemacht und auch nicht gesagt, daß etwa ein Preis nicht verteilt werden könnte. Die Vertragsbedingungen lauteten vielmehr mit aller Bestimmtheit wie folgt: „Für die 3 besten Entwürfe werden Preise von 500, 300 und 200 M. ausgesetzt; die preisgekrönten Entwürfe werden damit Eigentum der Stadt Cöln“. Es liegt also ein fester, beide Teile bindender Vertrag vor. —

**Inhalt:** Das Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin. (Fortsetzung.) — Waldfriedhof in München (Schluß.) — Verwaltungssingenieure. — Ver-eine. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.





# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRG. NO 103. BERLIN, DEN 24. DEZEMBER 1907.

Die neue Rheinbrücke zwischen Ruhrort und Homberg. (Schluß aus No. 94.)

Vergleiche hierzu die Bildbeilagen in No. 90 und 92.

Die Architektur der Brücke.

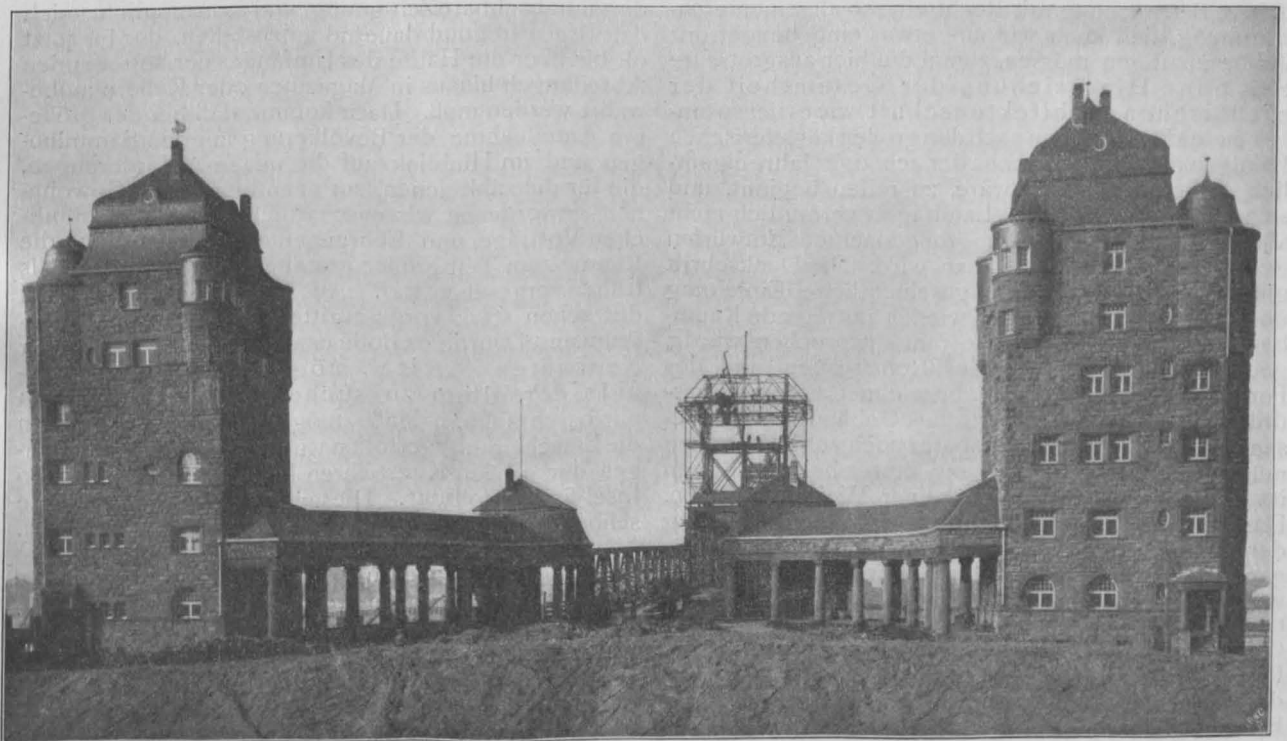
Architekt: Professor Hermann Billing in Karlsruhe.



ieht man von dem einstweilen noch bestehenden Gegensatz ab, der zwischen dem konstruktiven Teil unserer Monumental-Brücken und ihrer architektonischen Bereicherung klappt, ein Gegensatz, der voraussichtlich da weiter bestehen wird, wo die örtlichen Verkehrsrücksichten und Schiffsverkehrsverhältnisse an das Brückenbauwerk außerge-

wöhnliche Anforderungen stellen, der aber, wie die bisherige Entwicklung der Dinge zeigt, mit Erfolg da bekämpft werden kann, wo lediglich materielle Interessen in Frage kommen, ein Gegensatz, von dem auch die hier besprochene Brücke nicht frei ist, so muß doch anerkannt werden, daß die Erscheinung unserer Brücke im Zusammenklang mit Stadt und Landschaft mit großer Sorgfalt bedacht ist. Auf beiden Landseiten hat die Brücke nach dem Entwurfe des Hrn. Prof. Hermann Billing in Karlsruhe Torturm-Anlagen erhalten, die in ihrem architektonischen Aufwande die entsprechenden Anlagen der größeren bis-

herigen deutschen Monumental-Brücken meist erheblich übertreffen. Denn es handelt sich hier nicht nur um je einen einzelnen Turm auf jeder Landseite, dessen unteres Geschoß dem Verkehr geöffnet ist, sondern es wurden auf jeder Landseite stattliche Turmpaare erbaut, deren Entfernung von einander am rechten Stromufer (Ruhrorter Seite) die Breite der Brücke um ein solches Maß übertrifft, daß viertelkreisförmig geschwungene Säulenhallen mit geradem Gebälk angeordnet werden konnten, welche in niedere Kopfbauten endigen, die der Brücke unmittelbar vorgelagert sind und Brückengeld-Einnehmer-Häuschen darstellen. Der Zugang zur Brücke selbst ist oben offen, man hat auf einen eigentlichen Portalbau verzichtet und damit der Anlage einen von den bisherigen Anordnungen verschiedenen Charakter gegeben. Davor öffnet sich für den Wagenverkehr ein Vorplatz, den die Turmpaare begrenzen, während dem Fußgänger-Verkehr unter den viertelkreisförmigen Säulenhallen die Wege gewiesen sind. Die in stattlichen Massen sich aufbauenden, jedoch in gedrungener Form und Umrißlinie gehaltenen Türme sind in der Außenlinie durch Erkerbauten und Treppentürme bereichert und in der Fläche aus Sandsteinschichtenmauerwerk aufgeführt, während die Um-





AS HOTEL ADLON AM  
PARISER PLATZ IN  
BERLIN. ARCHITEKTEN:  
BAURAT C. GAUSE (†)  
UND REG.-BAUMEISTER  
A. D. ROB. LEIBNITZ IN  
BERLIN. \* \* GESELL-  
SCHAFTS- UND MUSIK-  
SAAL. ENTWORFEN V.  
HEINRICH PÖSSEN-  
BACHER, AUSGE-  
FÜHRT VON ANTON  
PÖSSENBACHER IN  
MÜNCHEN. \* \* \* \* \*

DEUTSCHE  
\* \* BAUZEITUNG \* \*  
XLI. JAHRG. 1907, NO. 103.



rahmungen der weiß gestrichenen kleinen Fenster behauene Werksteine sind. Die Dächer sind mit Schiefer gedeckt. Namentlich der von der Seite betrachtete Aufbau (s. Beilage zu No. 92) ist glücklich und von monumentaler Würde. Am linken (Homburger Ufer) sind die Turmbauten niedriger und einfacher gehalten und nehmen in ihrem Untergeschoß die Diensträume für die Brückengeld-Erhebung unmittelbar auf.

Bemerkenswert ist, daß auch der konstruktive Hauptteil der Eisenkonstruktion der Brücke augenscheinlich von Schönheitsrücksichten beeinflusst worden ist, denn die Umrisslinie der Konstruktion zeigt weiche und stetige Schwingungen und künstlerisch wirksame, kräftige Höhenbetonungen über den beiden Strompfeilern. Um so mehr muß es angesichts dieser Sorgfalt auffallen, daß der Teil der Konstruktion, der zwischen Landpfeiler und Turmbau auf der rechten Rheinseite liegt, als ein ungelöster Rest, als ein hart empfundener Einschnitt in der Gesamterscheinung des Brückenbauwerkes stehen geblieben ist. Welches waren die Gründe für diese unharmonische Anordnung? Daß sie finanzieller Natur gewesen seien, ist bei dem erfreulichen hohen Aufwand, mit dem die Torbauten bedacht sind, doch wohl kaum anzunehmen. Daß ferner Rücksichten auf den Verkehr auf der Uferstraße (die Gesamtansicht der Brücke zeigt nicht den ganz normalen Zustand der

Uferstraße) gerade diese konstruktive Anordnung bedingt hätten, ist wohl gleichfalls nicht anzunehmen. Noch viel weniger aber wäre die Annahme berechtigt, daß die hier in die Erscheinung tretende Unterbrechung in der Harmonie der Brücke dem der ausführenden Konstruktionsfirma als beratender Künstler zur Seite stehenden Architekten entgangen sein sollte. Vielleicht also waren es behördliche Vorschriften, die hier beobachtet werden mußten und es verhindert haben, daß die künstlerische Kontinuität des Hauptteiles der Eisenkonstruktion sich bis zu den Torbauten fortsetzte und daß über den Uferpfeilern Portalbauten errichtet worden wären, die der Hauptkonstruktion eine architektonische Betonung gegeben hätten und durch ähnliche Systeme über die Uferstraße hinweg eine stilistisch einheitliche Verbindung mit den Torbauten, unter entsprechender Umbildung der Einnahmer-Häuschen, angestrebt haben würden. Dann wäre wohl ein Brückenbauwerk entstanden, welches eine innere Harmonie zwischen dem konstruktiv Notwendigen und dem ästhetisch Wünschenswerten in dem zurzeit und unter Beobachtung der örtlichen Bedingungen möglichen Maße gezeigt hätte. Indessen auch so soll uns die Brücke willkommen sein als ein fortschrittlicher Protest gegen das Material-Minimum und den bürokratischen Mindestaufwand. —

— H. —

## Neubauten auf der Museumsinsel in Berlin.

(Fortsetzung statt Schluß aus No. 27.) Hierzu die Abbildungen S. 724.



urz vor der Zeit etwa, als wir in No. 17 der „Deutschen Bauzeitung“ einen knappen historischen Ueberblick über die Geschichte der Bauten auf der Museumsinsel gaben, fand ein Wechsel im Amte des General-Direktors der kgl. Museen in Berlin statt; an die Stelle des für die neuere Entwicklung der Museen in hohem Grade ver-

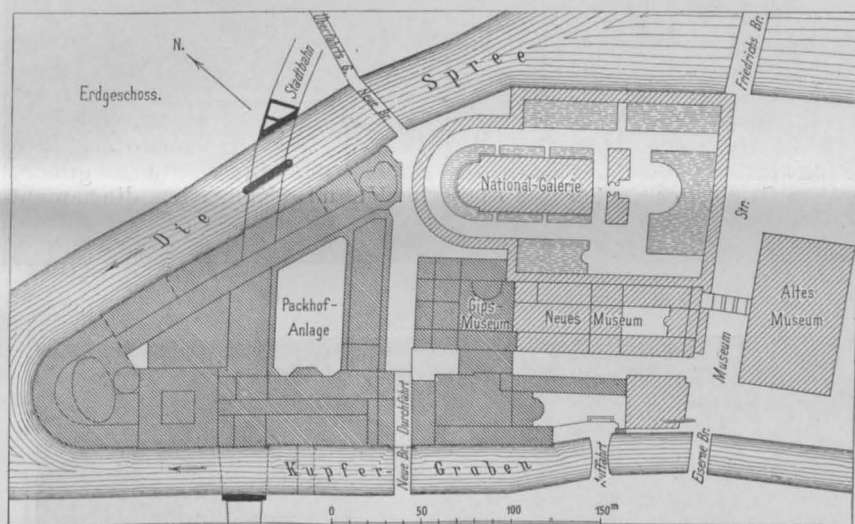
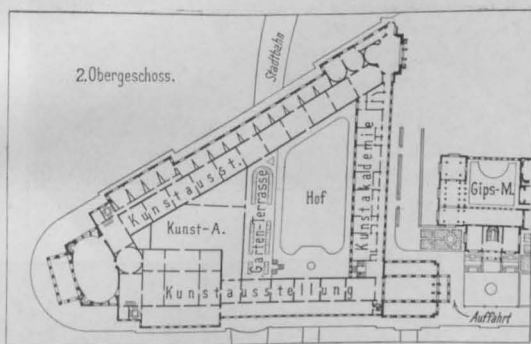
dienten General-Direktors Schöne trat der bisherige Abteilungs-Direktor Dr. Wilhelm Bode. Eine seiner ersten Handlungen war die Herausgabe einer nicht für die Öffentlichkeit bestimmten, aber in den Tagesblättern in breitem Umfang besprochenen, als Manuskript gedruckten „Denkschrift betreffend Erweiterungs- und Neubauten bei den Königlich-Museen in Berlin“. Ihre Darlegungen, ihre Schlußfolgerungen und Wünsche fanden bei der öffentlichen Besprechung mit Recht eine so allgemeine Zustimmung, daß auch wir uns etwas eingehender mit ihr beschäftigen müssen, zumal die hier ausgestreute Saat ohne Hinzuziehung der Gesamtheit der preussischen Architektenschaft, wie es bei so umfassenden Plänen schon nach den großen künstlerischen Erfolgen des Wettbewerbes der achtziger Jahre eigentlich selbstverständlich wäre, zu reifen beginnt, und sich auch der preussische Landtag in vermutlich nicht allzu ferner Zeit mit den großgedachten Entwürfen Bode's zu beschäftigen haben wird. Die Denkschrift gibt zunächst eine kurze geschichtliche Einleitung über das periodisch immer wieder auftretende Raumbedürfnis und die Art, wie ihm entsprochen wurde, gedenkt der Errichtung des Renaissance- und des Pergamon-Museums, und bezeichnet letzteres ausdrücklich als ein „provisorisches Gebäude“. Auf diesen Umstand werden wir später noch zurückkommen müssen. Nach der Eröffnung dieser beiden Museen ist die Raumnot jedoch in keiner Weise gewichen. Das Alte Museum, das ursprünglich für die Erweiterung der Nationalgalerie frei werden sollte, ist inzwischen in ganzem Umfange für die Antikensammlung eingerichtet worden, und im Anschluß daran hat auch das zur Erweiterung der ägyptischen Sammlungen bestimmte erste Obergeschoß des Neuen Museums in seinem ganzen Umfange den antiken Gipsabgüssen eingeräumt werden müssen. „Dadurch ist die Not in den anderen, seither stetig durch Neuerwerbungen vermehrten Abtei-

lungen noch weiter gestiegen.“ Hierzu kommt noch der weitere Umstand, daß für die Bereicherung der Museen früher nicht vorgesehene neue Sammlungsgebiete erschlossen wurden, deren Berücksichtigung einen großen Raumbedarf voraussetzt. Es handelt sich hier um das reiche Ergebnis der Ausgrabungen in Mesopotamien, durch welche die Pflege der vorderasiatischen Kunst in bestimmte Bahnen gelenkt wird; es handelt sich ferner um die ergebigen Funde in Baalbek, Milet, Didyma und anderen Stätten griechischer und römischer Kultur in Kleinasien, die namentlich für die Baukunst und das von ihr abhängige dekorative Gebiet in Betracht kommen; und es handelt sich um die Anbahnung der Schöpfung einer besonderen Abteilung der Kunst des näheren Orients und des Islams, die durch die Mschatta-Fassade einen so bedeutungsvollen Anfang gefunden hat. Dazu denkt sich Bode schon aus nationalen Gründen ein neues Museum für ältere deutsche Kunst. Und für alles das ist ausgiebiger Raum zur Verfügung zu stellen, Raum, der auf absehbare Zeit genügt und es ermöglicht, auch den Besitz frei und dauernd aufzustellen, der bis jetzt oft bis über die Hälfte des Umfanges der betreffenden Abteilungen hinaus in Magazinen oder Kellern aufbewahrt werden muß. Dazu kommt, daß bei der größeren Anteilnahme der Bevölkerung an den Sammlungen und im Hinblick auf die neuen Anforderungen, die für die zahlreichen, zur unentbehrlichen Gewohnheit gewordenen wissenschaftlichen und volkstümlichen Vorträge und Führungen gestellt werden, die Räume zum Teil größer gestaltet werden müssen, als früher vorgesehen war. Aus diesem Grunde und bei der schon stark vorgeschrittenen Bebauung der Museumsinsel würde es Bode erwünscht erscheinen, „für Neubauten soweit als möglich den Platz außerhalb derselben zu suchen“. Jedoch ist das in nur beschränktem Maße möglich, da vor 30 Jahren die Entscheidung getroffen wurde, „daß alle Sammlungen der großen Kunst ihren Platz auf der Museumsinsel finden sollten“. Diesem Gesichtspunkte wurde schon bei den bisherigen Neubauten Rechnung getragen.

Die Erweiterungen nun betreffen zunächst die ägyptische Abteilung. Da die jetzigen Räume dieser Abteilung im unteren Geschoß des Neuen Museums eigens für die ägyptischen Sammlungen gebaut und daher nur für sie verwertbar sind, so muß die Erweiterung im unmittelbaren Anschluß an die jetzigen Sammlungen erfolgen. Das ist möglich durch die Benutzung des Geländes, welches unmittelbar vor dem

Neuen Museum am Kupfergraben liegt (siehe den Lageplan S. 118 d. J.) und welches noch die letzten Bauten des alten Packhofes trägt. Die Erweiterung soll 3000 qm Ausstellungsräume und 2000 qm Magazine umfassen. Man glaubt mit einem Bau auszukommen, der aus Unter- und Erdgeschoß besteht. „Ein solcher Vorbau am Kupfergraben würde den Eindruck des Neuen Museums kaum beeinträchtigen, zumal wenn er im Einklang mit der Architektur dieses Museums gehalten wird.“

Die Erweiterung der antiken Sammlungen hat zu berücksichtigen, daß das Alte Museum jetzt Antiken-Museum geworden ist. Hier sind aber große Denkmäler und umfangreiche Architekturteile, „wie sie bei den Ausgrabungen in Baalbek, Milet und Didyma uns zugefallen sind und voraussichtlich noch weiter erworben werden“, nicht unterzubringen. Ein Erweiterungsbau aber wird aus sachlichen Gründen



Entwurf zur Bebauung der Museumsinsel von August Orth †.

am besten im Anschluß an das Pergamon-Museum gesucht. „Dabei wird dessen provisorischer Bau, in Verbindung mit den neuen Räumen, seine definitive Gestalt bekommen können.“ Gewünscht werden ein niedriger und ein hoher Glashof mit zusammen 2000 qm Fläche. Der niedrige Glashof kann an der Westseite des Pergamon-Museums liegen, der hohe an der Südseite zwischen Pergamon- und Neuem Museum. „Bei dieser Gestaltung werden die Antiken-Abteilungen die dringend wünschenswerte Verbindung vom Alten Museum durch den ersten Stock des Neuen Museums (mit den Abgüssen nach den antiken Bildwerken) bis zum Pergamon-Museum erhalten können.“

Die Neubauten betreffen zunächst ein Museum für vorderasiatische oder mesopotamische Kunst, das durch die reiche Ausbeute der Ausgrabungen in Sindschirli, Babylon und Assur, die in wenigen Jahren abgeschlossen sein werden, zur dringenden Notwendigkeit geworden ist. Hier werden Erdgeschoßräume von etwa 2800 qm Fläche im räumlichen Anschluß an die verwandte ägyptische Abteilung gewünscht. Vorgeschlagen wird daher eine Lage des Museums an der nördlichen Schmalseite des Neuen

Museums, bis zum Kupfergraben sich hinziehend. „Der Zugang wird wohl am passendsten von der Ecke der Säulenhalle am Nordostende des Neuen Museums gewonnen, von wo vielleicht auch das Pergamon-Museum und die sonstigen Zubauten für die antiken Sammlungen ihren Haupteingang bekommen würden.“

Vor allem aber ist der Neubau eines Museums für ältere deutsche Kunst ins Auge gefaßt. Wenn die Mschatta-Fassade, die islamischen Sammlungen und die Münzen aus dem Kaiser-Friedrich-Museum wieder ausgeschieden werden, so reicht der Raum des Museums gerade aus für die Kunstwerke der romanischen Völker, sowie für die Gemälde der vlämischen und holländischen Schulen. „Für die ältere deutsche Kunst ist daher der Bau eines besonderen Museums erwünscht. Ein solches Museum fehlt aber nicht nur bei uns: in ganz Deutschland besitzen wir kein eigentliches Museum der älteren deutschen Kunst.“ Ein solches Museum wird daher von Bode für eine Notwendigkeit für die Reichshauptstadt gehalten. „In einem solchen Museum hat die primitive Kunst der deutschen Stämme in den Jahrhunderten während und nach der Völkerwanderung ihren Platz zu finden. Von der deutschen Kunst des früheren Mittelalters wird, soweit Originale nicht zu beschaffen sind, namentlich durch Abgüsse der wenigen hervorragenden Werke der sächsischen und fränkischen Plastik ein Bild zu geben sein. Die bürgerliche Kunst des 15. und 16. Jahrhunderts: die zu reicher Blüte gelangte Malerei in Süddeutschland und in den Niederlanden, wie die Holzplastik und die köstliche Kleinkunst, wird sich durch geschmackvolle Zusammenstellung der zahl-

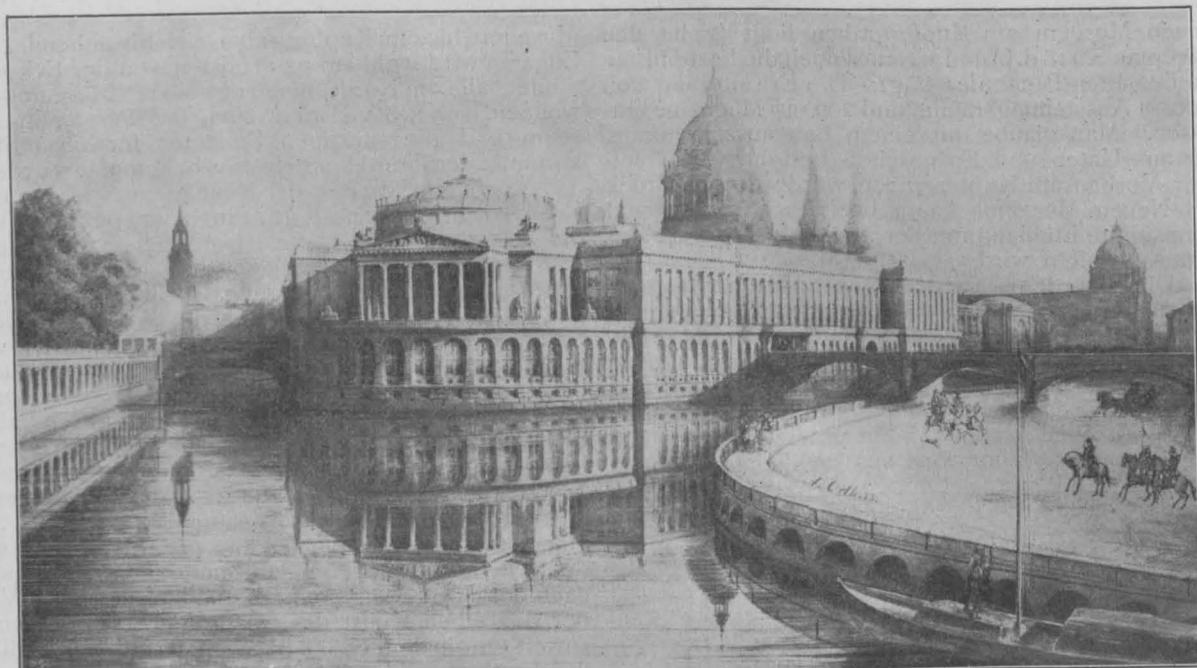
reichen Originale in unserem Besitz und durch richtige Vervollständigung derselben zusammen mit einer kleinen Zahl wirkungsvoller Ausstattungsstücke in verschiedenen Räumen von intimer Wirkung ebenso gut zur Geltung bringen lassen, wie die Kunst der deutschen Spätrenaissance mit ihrem eigentümlichen Ornamentstil und der wirkungsvolle deutsche Barock in ein paar stattlichen Sälen mit dem Monument des Großen Kurfürsten als Mittelpunkt, endlich die köstliche dekorative Kleinplastik in Porzellan.“ Ein solcher Neubau ist bei einer Grundfläche von 70:40 m in unmittelbarer Verbindung mit dem Kaiser-Friedrich-Museum angenommen, „da ein Museum für ältere deutsche Kunst nicht zu denken ist ohne die deutschen und die altniederländischen Gemälde, und da diese räumlich nicht von dem übrigen

Teile der Gemädegalerie getrennt werden dürfen.“

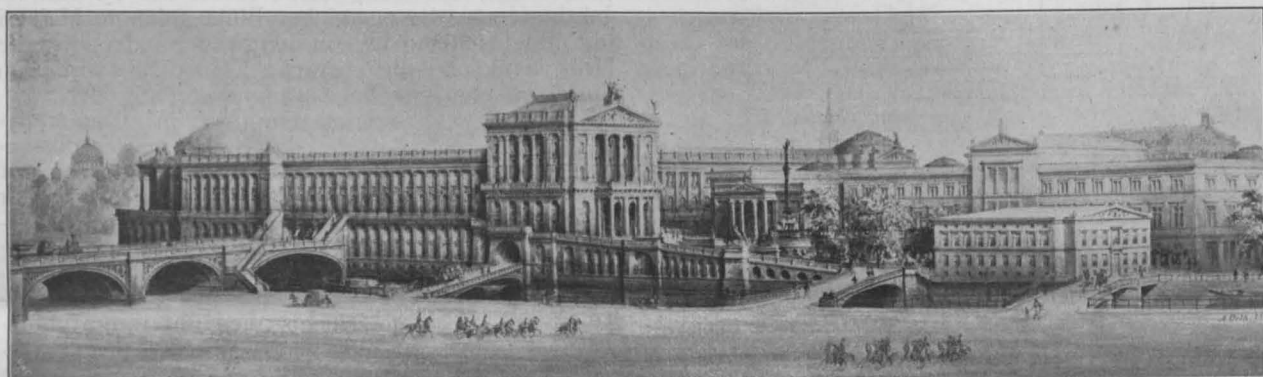
Die von Bode vorgeschlagene Ausscheidung einer National-Porträtgalerie aus der Nationalgalerie kann dem dringendsten Raummangel hier für einige Zeit steuern. Bode glaubt nicht, daß für einen Erweiterungsbau auf der Museumsinsel Raum wäre. Auch der Raum für ein Museum der asiatischen Kunst und Kultur muß anderwärts, im jetzigen Völkermuseum, gesucht werden. Neubauten in Dahlem sollen die ethnologischen und verwandten Sammlungen des Museums aufnehmen.

Die Denkschrift faßt die künftigen Verhältnisse auf der Museumsinsel in die Worte zusammen: „Die Bauten auf der Museumsinsel, wie sie hier vorgeschlagen sind, würden einen großen einheitlichen Museumskomplex, ähnlich dem Louvre und dem British Museum ergeben. Es würde eine Verbindung derselben untereinander, vom Alten Museum bis zum Kaiser-Friedrich-Museum, hergestellt werden und doch zugleich die Selbständigkeit jedes einzelnen Baues gewahrt bleiben können. Die Möglichkeit einer Erweiterung innerhalb dieses Komplexes in weiter Zukunft wäre nicht ausgeschlossen. Eine solche würde durch

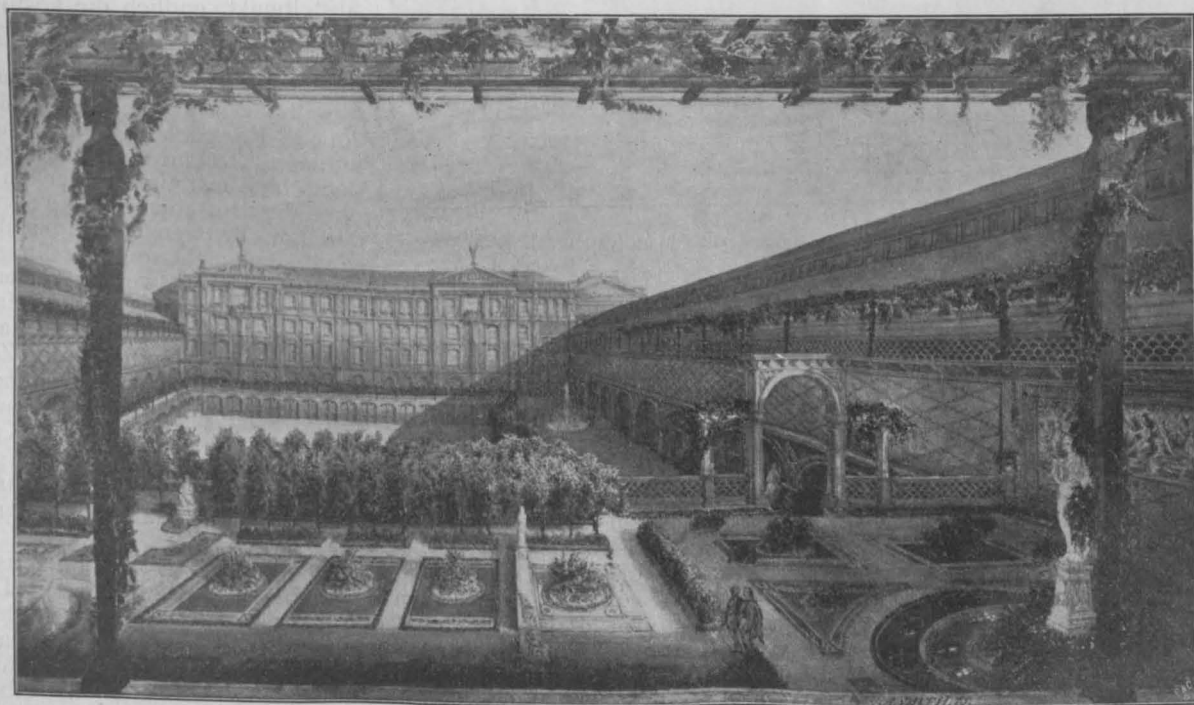




Ansicht von der Eberts-Brücke.



Ansicht vom Kupfergraben.



Ansicht der Garten-Terrasse.

Neubauten auf der Museumsinsel in Berlin. Entwurf zur Bebauung der Museumsinsel von August Orth †.

den Aufbau zweiter Stockwerke, wo solche fehlen, sowie durch die Verwendung des Speicher-Grundstückes gefunden werden können.“

Wir wollen im Schlußaufsatz versuchen, zu diesen Gedanken und Entwürfen Stellung vom baukünstlerischen Standpunkte auszugewinnen. (Schluß folgt.)



Das Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin.  
 Architekten: Baurat C. Gause † und Regierungs-Baumeister a. D. Rob. Leibnitz in Berlin.  
 Ecksalon und Empire-Salon. Entwurf und Ausführung: A. Bembé in Mainz.



## Das Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin. (Schluß.)

Architekt für den Aufbau: kgl. Baurat C. Gause† und Reg.-Bmstr. a. D. Rob. Leibnitz in Berlin.  
Architekten für den Ausbau: Wilhelm Kimbel in Berlin, Heinrich Pössenbacher in München u. a.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S 725 und 727.



leich den anderen Räumen des Erdgeschosses des Hauses sind auch die rückwärtigen, um den Gartenhof gelagerten Räume, die der allgemeinen Benutzung dienen, vom Bauherrn selbständig an einzelne Künstler und Firmen vergeben worden, und der hieraus entstandene künstlerische Wettbewerb hat mit einer Ausnahme zu den erfreulichsten Ergebnissen geführt. Westlich vom Gartenhof liegt ein langgezogener Speisesaal, dessen künstlerische Gestaltung Hrn. Wilhelm Kimbel in Berlin übertragen war, und der durch die Firma Kimbel & Friederichsen ausgeführt wurde. Die Bildbeilage zu No. 102, sowie die Abbildung S. 713 zeigen die architektonische Durchbildung des in Sykomorenholz in hellgelbem Tone erstellten Raumes, der in feiner Gliederung eine zugleich technisch vortreffliche Arbeit der hochentwickelten Berliner Kunsttischlerei ist. In Pilaster-Füllungen und an anderen mit erlesenem Geschmack gewählten Stellen hat der in selbständige Teile zerlegbare Raum durch H. Friling in Wilmsdorf Grotesk-Malereien im Anklang an die Loggien des Vatikan erhalten, die eine freie, breite und stilistisch strenge Behandlung zeigen. Eine „Abundantia“ von Franz Stassen in Berlin schmückt als vornehme Bereicherung ein Oval über einer jonischen Architektur der einen Querwand des Saales.

Leider ist gleich Günstiges von dem durch denselben Künstler entworfenen großen Bankettsaal im Querflügel nicht zu sagen. Der Saal ist architektonisch und ornamental nicht bewältigt. Das ungünstige Verhältnis des an sich nicht günstigen Querschnittes zu der großen Länge des Saales hätte wohl ungewöhnliche architektonische Anordnungen verlangt. Es lagen hier räumliche Verhältnisse vor, die der architektonischen Durchbildung große Schwierigkeiten entgegensezten: für einen erfahrenen Baukünstler eine in hohem Grade anziehende Aufgabe. Die Architektur des unteren Teiles der Saalwände besteht, wenn wir uns recht erinnern, aus weißem, geschliffenem und lackiertem Holz, auf dem eigenartige Beleuchtungskörper aus vergoldeter Bronze sitzen, die in der Gesamtwirkung des Saales eine nicht unbedeutende Rolle spielen, ja vielleicht etwas zu stark hervortreten. Mit großgeschwungenen Stuck-Ornamenten gehen die Wände in die Decke über, die in ihrer ganzen Länge ohne jede Unterteilung durch Woldemar Friedrich mit einem Gemälde in der Art der italienischen Meister des XVIII. Jahrhunderts geschmückt wurde. Durch seine übergroße Fläche lastet das Gemälde auf dem Saal und verstärkt dessen schon in der Anlage nicht günstiger räumliche Wirkung. Gegenstand des Gemäldes ist die Berolina, die Gäste aus allen Teilen der Welt empfängt. Ein Wandbild über einem Kamin an der einen Langwand, gleichfalls von Wold. Friedrich, stellt die Europa mit dem bekränzten Stier dar.

Auf der östlichen Seite des Gartenhofes liegen ein im Stile des Empire gehaltener weißer Damensalon von Bembé in Mainz, von dem wir S. 717 eine Abbildung geben, ferner anschließend daran ein in Alteichenholz im Stile der Régence entworfener graziös gegliederter Lese- und Korrespondenz-Saal von der gleichen Firma (S. 717), und vorallem der an die besten englischen Vorbilder anschließende Musik- und Konversationssaal, der von Heinrich Pössenbacher in München entworfen

und von Anton Pössenbacher daselbst ausgeführt wurde. Neben dem Kimbel'schen hellgelben Speisesaal ist es der beste Saal des Hauses. Die Bildbeilage zu dieser Nummer gibt ihn wieder und läßt den interessanten Gegensatz zwischen der tiefdunklen Holzarchitektur und der schön gegliederten weißen Decke erkennen. Schön und großgemusterte Stoffbezüge, für unseren Geschmack etwas zu unruhig, stehen wirkungsvoll zu Holz und Stuck; ein weibliches Kniestück in der Art des Van Dyck vollendet die streng englische Gesamthaltung des schönen Raumes.

Entsprechend dem künstlerischen Grade, in welchem diese unteren Gesellschaftsräume durchgebildet sind, sind auch die einzelnen Räume der Gast-Wohnungen, insbesondere die Salons über den Eindruck selbst des sonst „besseren“ Hotelzimmers hinaus zu beinahe persönlichem Eindruck in der Ausstattung gesteigert. Die Abbildung auf S. 727 zeigt den aus edlen Hölzern gefertigten Toilette-Raum einer vornehmen Gastwohnung, während die Abbildgn. S. 697 und 725 Salons und Wohnzimmer einer solchen Wohnung darstellen. Ohne aufdringlichen Schmuck, sind sie im Stile Louis XVI. bis zum Empire gehalten und atmen die volle Behaglichkeit des Wohnens, die man von einem Hotelzimmer kaum in höherem Grade verlangen kann. Die Gebrüder Goncourt würden angesichts dieser Ausstattung nicht mehr in der Lage sein, eine behagliche Wohnung in Gegensatz zu stellen zu einem allen Reizes der Wohnlichkeit entkleideten Hotelzimmer, wie sie es in ihrem schönen Buche: „La maison d'un artiste“ taten.

Es war ein großes Werk, welches durch die Tatkraft der Architekten und der mit ihnen und neben ihnen wirkenden Künstler in kurzer Zeit mit großem Erfolge bewältigt wurde. An diesem Erfolge hat die umsichtige Bauleitung, die Hr. Bmstr. Georg Welter hatte, nicht den geringsten Anteil. —

Noch ein Wort allgemeiner Natur zum Schluß. Die eigenartigen Umstände, unter denen dieses Hotel-Unternehmen zustande kam, haben zum Teil es mit sich gebracht, daß der Bauherr über einzelne Teile des Inneren des Baues selbständig verfügte und, wie wir gesehen haben, die künstlerische Bearbeitung bestimmter Räume verschiedenen Künstlern übertrug. Unbeschadet der Güte der einzelnen Leistung nicht zum Vorteil der einheitlichen Wirkung und des geschlossenen Gehaltes des Bauwerkes. Da dieses Verfahren sich bei Privatbauten und privaten Monumentalbauten einzubürgern beginnt, und da auch bereits bei öffentlichen Monumentalbauten, z. B. Rathäusern, dahingehende Bestrebungen sich geltend machen, so dürfen wir an dieser Erscheinung nicht schweigend vorübergehen und geben der Meinung Ausdruck, daß es eine unbillige Zumutung an einen Baukünstler ist, ihn gerade da zur Entsagung veranlassen zu wollen, wo die künstlerische Phantasie das freiere Spiel hat, und die nicht mehr durch polizeiliche Vorschriften eingeengte und abgestumpfte Lust am Schaffen und Gestalten den fruchtbarsten Boden findet. Kein Architekt, dem Einheitlichkeit und geschlossener künstlerischer Eindruck seines Werkes etwas gelten, kann freiwillig auf die künstlerische Ausgestaltung der Innenräume verzichten. Und man kann auch keinem Architekten, dem der Künstlerberuf am Herzen liegt, das Ansinnen stellen, daß er vom interessantesten Teil seines Werkes zurücktrete. Möchten daher alle Bestrebungen, dieser Art, wo sie auch auftauchen, an dem einmütigen und festen Widerstande der Baukünstlerscheitern! —H.—

### Vereine.

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. vom 2. Dez. 1907. Vors. Hr. Ob.- u. Geh. Bt. J. Stübben, Dr.-Ing.

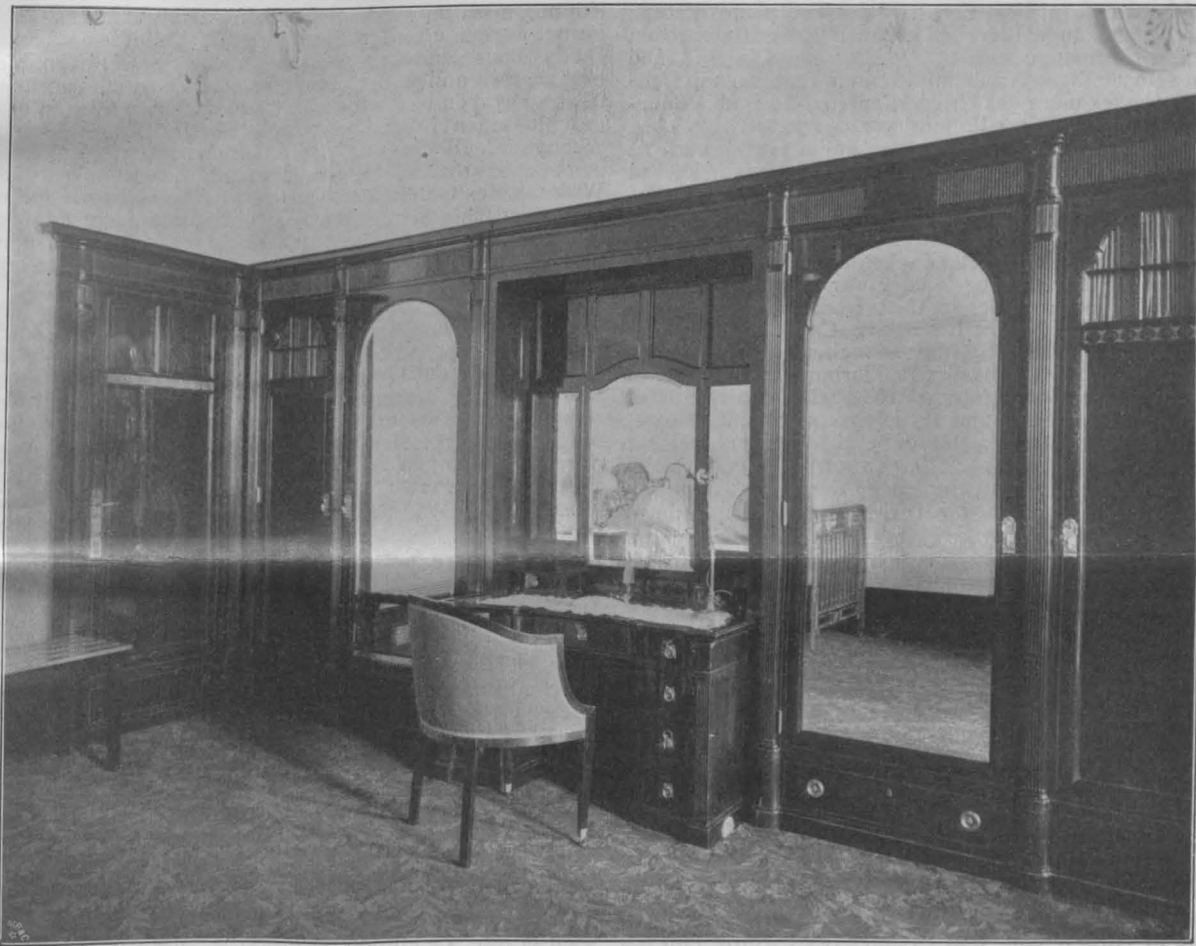
Der Vorsitzende kann der Versammlung eine erfreulich große Zahl neuer jüngerer Mitglieder vorstellen, die er herzlich begrüßt und denen er den Wunsch mitgibt,

daß sie sich recht lebhaft an den Vereinsarbeiten beteiligen möchten. Es werden darauf die Programme für die nächstjährigen Schinkel-Aufgaben mitgeteilt. Für den Hochbau ist der Entwurf zu einem Erziehungsheim mit Gymnasium vorgesehen — Berichterstatter Hr. Reg.-Bmstr. Jautschus; für den Wasserbau der Entwurf zur Um-

gestaltung der Wehr-, Schleusen- und Wasserkraft-Anlagen bei Minden — Berichterstatter Hr. Wasserbauinsp. Landsberger; und für den Eisenbahnbau schließlich der Entwurf zur Umgestaltung der linksrheinischen Eisenbahn-Anlagen in der Nähe von Bonn mit neuem Rhein-Uebergang — Berichterstatter Hr. Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Sasse.

Der Geschäftsführer des Verbandes, Hr. Reg.-Bmstr. Franzius, erstattete dann eingehend Bericht über die Verhandlungen und den Verlauf der Abgeordneten-Versammlung in Kiel, bezüglich deren wir auf unsere umfangreichen früheren Mitteilungen verweisen können. Dann hielt Hr. Priv.-Dozent an der Technischen Hochschule in Hannover Rob. Otzen einen von Lichtbildern begleiteten längeren Vortrag über „Die größten Eisenbrücken der Welt und den Zusammenbruch der Quebec-Brücke“. In dem ersten Teil seines Vortrages gab Redner unter Beigabe guter Bilder eine kurze Uebersicht über die Entwicklung der Eisenbrücken nach System und Spannweite, wobei die englischen Brücken durch die Massigkeit ihrer

„Der Garten als Kunstwerk“ lautete ein Vortrag, den Garten-Ing. Ludwig Lesser am 8. Dez. d. J. im Hörsaal des Kunstgewerbe-Museums in Berlin im Auftrage des „Vereins für Volksunterhaltungen“ hielt. Der Garten, sagte der Redner, ist unmittelbar am Hause gelegen, und seine Beziehungen zu demselben müssen in seiner Anlage mehr oder weniger zum Ausdruck gelangen. Der Park dagegen ist eine idealisierte Landschaft und das Haus nur ein einzelner Gegenstand in derselben. An der Hand von Lichtbildern gab der Vortragende zuerst einen interessanten Rückblick auf die historische Entwicklung der Park- und Gartenanlagen und zeigte dann, wie die meisten unserer heutigen Gärten durch Nachahmung von Parks viel zu gekünstelt und ihrem eigentlichen Zwecke viel zu wenig entsprechend sind. In weiteren Lichtbildern zeigte er als Beispiele und Gegenbeispiele dieser Behauptung eigene Aufnahmen aus den Gärten Berliner Villen-Kolonien. In dem Wunsche, unsere Gärten wieder an künstlerischem Werte gewinnen zu lassen, sind ebenso aufgeklärte Gartenkünstler wie auch die Vertreter anderer Kunstgebiete, Ar-



Das Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin. Arch.: Brt. C. Gause † und Reg.-Bmstr. a. D. Rob. Leibnitz in Berlin. Schlafzimmer, Wand mit eingebauten Schränken und Toilettisch in Mahagoniholz. Entw. und Ausführung A. Bembé in Mainz.

Konstruktion, die deutschen durch Klarheit des Systemes, Sorgfalt der konstruktiven Durchbildung und ästhetisch befriedigende Ausgestaltung, die amerikanischen durch die Kühnheit, aber auch durch den Mangel jeder Rücksichtnahme auf befriedigende Umrißlinie auffallen. Erst in allerneuester Zeit scheint sich in letzterer Beziehung auch in Amerika eine Wandlung zu vollziehen, wie namentlich auch der Entwurf zu der neuen Hellgate-Brücke in New York (vergl. „Dtsche. Bztg.“ 1907 No. 70) beweist. Ueber den Zusammenbruch der Quebec-Brücke brachte der Vortragende nichts wesentlich Neues gegenüber den in allen Fachzeitschriften bereits erschienenen Mitteilungen. Es darf jetzt als zweifellos betrachtet werden, daß die sofort nach dem Zusammenbruch ausgesprochene Ansicht (vergl. „Dtsche. Bztg.“ 1907 No. 83), daß dieser durch das Zerknicken des ersten Untergurt-Druckgliedes im hinteren Arm des Kragträgers, unmittelbar am Strompfeiler, verursacht sei, richtig ist. Die mangelhafte Verbindung der einzelnen Teile der Druckglieder, der sehr geringe Sicherheitsgrad derselben hat in dem vorher schon beschädigten und ausgebogenen Gliede bei einer verhältnismäßig geringen Belastung zum Bruch führen müssen. —

chitekten und Maler jetzt eifrig bemüht, einen unseren heutigen Kunstanschauungen entsprechenden künstlerischen Ausdruck des Gartens zu finden. Ludwig Lesser stellte nun am Schlusse dieses Vortrages für den Garten der Zukunft folgende Forderung auf: Der Garten muß in demselben Geiste geschaffen werden, in dem das Haus erbaut wurde. Seinem praktischen Zwecke muß der Garten durch richtiges Einpassen in das Gelände und durch praktische Wegeführung vollkommen dienen. Seine künstlerische Form erhält der Garten durch seinen wichtigsten Werkstoff, die Pflanzen, deren Zusammenstellung in höchster Bewertung der ihnen eigenen Farben und Formen nach künstlerischen Grundsätzen geschehen muß! —

#### Tote.

Karl Jacob Illert †. Zu dem unerwarteten Tode Illerts, der infolge einer starken Erkältung an Lungenentzündung starb, erhielten wir noch die folgenden Mitteilungen: Herausgerissen aus seiner Tätigkeit als Bauleiter der Justizbauten in Halle, verlor auch die Stadt in ihm den beherzten Förderer und Mitschaffenden auf allen Gebieten der Kunst, der Heimatpflege und des Denkmalschutzes, eben-



so der Kunstgewerbe-Verein seinen zweiten Vorsitzenden, Haupt-Mitarbeiter und Sucher alter Spuren vergangener Kunst. Im „Künstler-Verein auf den Pflug“ war er ein förderndes Mitglied mit zielbewußten Anregungen und humorvoller Geselligkeit. Unermüdlich schaffend, hatte Illert einen Wirkungskreis wie selten ein Staatsbeamter. Er war eine Künstlernatur mit größtem Verständnis für das Leben, was die Schule des Lebens und sein Studiengang mit sich brachten. Geboren war Illert am 28. Febr. 1856 in Cassel, wo er die Realschule und das neuerrichtete Realgymnasium besuchte, zu dessen ersten Abiturienten er gehörte (Michaelis 1874). Schon während der Schülerzeit besuchte er nebenher die kgl. Kunstakademie daselbst und erhielt für seine Arbeiten zweimal die silberne Medaille. Damals galt die Bestimmung, daß dem Studium eine einjährige Beschäftigung bei einem Baubeamten vorhergehe; er absolvierte sie bei dem Kreis-Bauinspektor Rönisch in Cassel. Während dieser Zeit und der Zeit des Militärdienstes benutzte er jede freie Stunde, sich weiter auszubilden. 1876 bezog er die Bauakademie in Berlin, wo er einer der ersten Schüler seines Landsmannes Carl Schäfer wurde. In diese Zeit fällt der Tod seines Vaters, wodurch der junge Illert auf eigenen Erwerb verwiesen wurde. Er arbeitete nun bei Schäfer und Doflein. Die ersten selbständigen Arbeiten waren ein Landhaus in Fellmer bei Cassel, dann das Kriegerdenkmal für Bad Schmiedeberg. Die Bauführer-Prüfung verzögerte sich bis 1884.

Als Akademiker erhielt er bei einem Wettbewerb zu einer Tabula gratulatoria für die Prager Universität zu deren 500jähriger Jubelfeier den Preis. Nach bestandnem ersten Staatsexamen bekam er die Leitung des Neubaus eines Rathauses in Lützen nach dem Entwurf des jetzigen Ministerialdir. Exzell. Hinckeldeyn und des Geh. Ob.-Brs. Hoffeld übertragen. Später war er mehrere Jahre bei Prof. Hugo Schneider in Cassel beschäftigt. In diese Zeit fallen Arbeiten in Eisenach, Cassel (Turm der Martinskirche), Hersfeld, Gilsa; daneben bearbeitete er selbständig zwei Wohnhäuser in Marburg und das Heim der barmherzigen Schwestern in Cassel. 1890 wurde er Regierungs-Baumeister und als solcher sofort im Ministerium als Hilfsarbeiter 2½ Jahre beschäftigt, aus welcher Zeit als bedeutendste Arbeit der Entwurf der neuen Saale-Brücke in Kösen stammt; nebenher war er Assistent seines Meisters Schäfer an der Technischen Hochschule in Berlin und Mitarbeiter von Hasak für den ornamentalen Teil verschiedener Reichsbankgebäude. 1893 ließ er sich aus dem Staatsdienst abermals beurlauben, um für seinen alten Lehrer Hugo Schneider den großen Neubau der lutherischen Kirche in Cassel (bis 1897) auszuführen; dann trat er in den Staatsdienst zurück und erhielt eine Stelle als Baubeamter, wirkte aber noch nebenbei 4 Jahre lang als Zeichenlehrer an der Landesschule in Pforta. Dann wurde er zum Landbauinspektor ernannt und mit der Ausführung der Justizneubauten in Halle betraut. Während der Zeit in Pforta hat er gebaut: Kirche in Tangwitz, Gasthof „Mutiger Ritter“ in Bad Kösen, Pfarrhaus in Saaleck, sowie Gutsbauten in Frankenau. Von Halle aus sind von ihm gebaut: das Gustav Adolf-Haus in Lützen, verschiedene Landhäuser und Grabdenkmäler in Merseburg und der weiteren Umgegend, Wiederherstellungs-Arbeiten der Wenzelskirche und Egidienkapelle an der Kurie in Naumburg; für Mühlhausen war die Wiederherstellung der Marienkirche in Vorbereitung und zu guter Letzt wurde ihm die Fürsorge für den Erfurter Dom (Dombaumeister) übertragen. Welch' Fülle von Arbeit und welch' reiche Zukunft! Die Ernennung zum Reg.- und Baurat stand in Kürze bevor.

Ein arbeitsames Leben und ein erfolgreiches Schaffen trotz frühen Todes. Ein duldsamer, guter Mensch, begeistert von Schönheit im Dasein und verknüpft mit vielen Fäden im Getriebe aller Kunstbestrebungen in Halle. War seine Begeisterung für das Alte, besonders die mittelalterliche Baukunst, am höchsten, so hatte er doch die wärmste Anerkennung für alle Wege zu dem Ziele, das nach Echtheit und Wahrheit strebt. Vita brevis, Ars longa. —

Ads.

### Wettbewerbe.

**Wettbewerb Synagoge Essen a. d. Ruhr.** Es handelt sich um eine Baugruppe, bestehend aus Synagoge mit Gemeindehaus, die mit einer Summe von 425000 M. auf einem spitzwinkligen Gelände an der Alfredi-Straße und der Steeler-Chaussee derart errichtet werden soll, daß, wenn die Umstände es erlauben, von der Baustelle ein Teil von 5—600 qm für andere Zwecke frei bleiben kann. Die Synagoge soll 1200 Sitzplätze enthalten. Stil und Material sind freigestellt; die selbstverständliche Forderung ist, daß die Baugruppe architektonisch schön und würdig sei. Zeichnungen 1:200, dazu ein Schaubild. Angesichts des Umstandes, daß die Absicht vorliegt, „mit einem der Verfasser

der preisgekrönten oder angekauften Entwürfe wegen der künstlerischen Bauleitung in Verbindung zu treten“, darf man wohl darüber hinwegsehen, daß der Vorstand der Synagogengemeinde auf Vorschlag des Preisgerichtes jeden der nicht preisgekrönten Entwürfe für 500 M. ankaufen „kann“. Der Wille hierzu scheint vorzuliegen, weshalb wir die Teilnahme am Wettbewerb nur empfehlen können. —

**Wettbewerb Vorlesungs-Gebäude Hamburg.** Die Teilnahme am Wettbewerb ist auf die in Hamburg ansässigen oder daselbst geborenen Architekten beschränkt. Für das in freier Lage an der Edmund Siemers-Allee zu errichtende Gebäude steht eine Bausumme von rd. 1 Mill. M. zur Verfügung. Das Haus soll eine Reihe von Hörsälen mit einer Fassungskraft von 700 bis herab zu 50 Personen enthalten. Dazu sind anzuordnen geräumige Garderoben, größere und kleinere Sitzungszimmer, Verwaltungs- und Bureau-Räume, Dienstwohnungen für Unterbeamte, Lehrmittel-Räume, Dozentenzimmer und alle für den Verkehr in einem solchen Vorlesungshause notwendigen Nebenräume. Eine Wandelhalle soll Gelegenheit bieten, Büsten oder andere Erinnerungen an verdiente Persönlichkeiten aufzustellen. Ferner werden erfordert Seminare mit Bibliothek-Räumen. Da das Baugelände an zwei Seiten von Straßenbahnlinien berührt wird und an der Hauptseite die Eisenbahn vorüberfährt, so wird empfohlen, die Hörsäle um einen offenen oder geschlossenen Hof zu lagern. Das Vorland an der Edmund Siemers Allee darf zu Vorfahrten, Gartenanlagen oder Terrassen benutzt werden, die geeignet sind, die architektonische Wirkung des Gebäudes zu steigern. Das Gebäude soll erweiterungsfähig sein. Die freie vornehme Lage erfordert eine würdige Ausbildung der Fassaden; doch ist innerhalb der Fluchtlinien den Bewerbern für die Gestaltung des Gebäudes alle Freiheit gelassen. Material und Stil sind freigestellt; besonderer Wert wird auf schöne Verhältnisse und auf eine schöne Umrißlinie gelegt. Zeichnungen 1:200, eine Fassaden-Teilzeichnung 1:50, ein Schaubild auf der Grundlage 1:100. Es gelangen 5 Preise von 5000, 3000, 2000 und von zweimal je 1000 M. zur Verteilung. Die Gesamtsumme von 12000 M. kann jedoch auf einstimmigen Beschluß des Preisgerichtes auch in anderen Abstufungen verteilt werden. Ankäufe für je 1000 M. vorbehalten. Frist 1. Mai 1908. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Baudir. Zimmermann in Hamburg, Prof. Theodor Fischer in Stuttgart, Geh. Bt. Dr. Ludwig Hoffmann und Geh. Reg.-Rat Dr. Alfr. Messel in Berlin, Geh. Ob.-Brt. Karl Hofmann in Darmstadt, Prof. Dr. Gabr. v. Seidl in München. Es besteht die Absicht, dem an erster Stelle preisgekrönten Bewerber die weitere Bearbeitung des Entwurfes und die Bauleitung für die Ausführung des Baues zu übertragen. Wir bezweifeln nicht, daß unter diesen Umständen der interessante Wettbewerb eine starke Beteiligung finden wird. —

**In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für einen Zierbrunnen für den Bahnhofplatz in Reichenhall** sind 56 Arbeiten eingelaufen. Es wurden 3 gleiche Preise an die Hrn. Bildh. Albertshofer in Gemeinschaft mit Arch. Bestelmeyer, an Bildh. Simon Liebl, sowie an Bildh. Diamant in Gemeinschaft mit Ing. Zeidler verteilt. Der Entwurf der Hrn. Albertshofer und Bestelmeyer soll zur Ausführung gelangen. —

**Wettbewerb betr. Entwürfe zu einer Straßenlaterne für Cöln a. Rh.** Es wurden für je 100 M. zum Ankauf empfohlen die Entwürfe der Hrn. A. Maehler in Niederringelheim; Friedrich Rech in Brühl; Hubert Geilgens in Schöneberg; Heinrich Benoit in Cöln und Georg Eberlein in Gemeinschaft mit Friedr. Rech. —

**Uebelstände im Wettbewerbswesen.** „Bei dem im Jahre 1906 ausgeschriebenen Wettbewerb: Kurhaus, Festhalle und Gewerbeausstellungs-Bau Triberg im Schwarzwald ist ein von uns ausgeführter, vom Preisgericht zum Ankauf empfohlener Entwurf ebenfalls nicht angekauft worden. Die Stadt hatte es sich „vorbehalten“, nach dem „Ermessen des Preisgerichtes weitere Entwürfe anzukaufen“. Wenn diese Bestimmungen immer im Sinne der Stadt Triberg gebraucht werden, so sind die Preisrichter der meist nicht leichten Entscheidung, welche von den in allerengster Wahl gekommenen Entwürfen sie zum Ankauf empfehlen sollen, in Zukunft enthoben.“ —

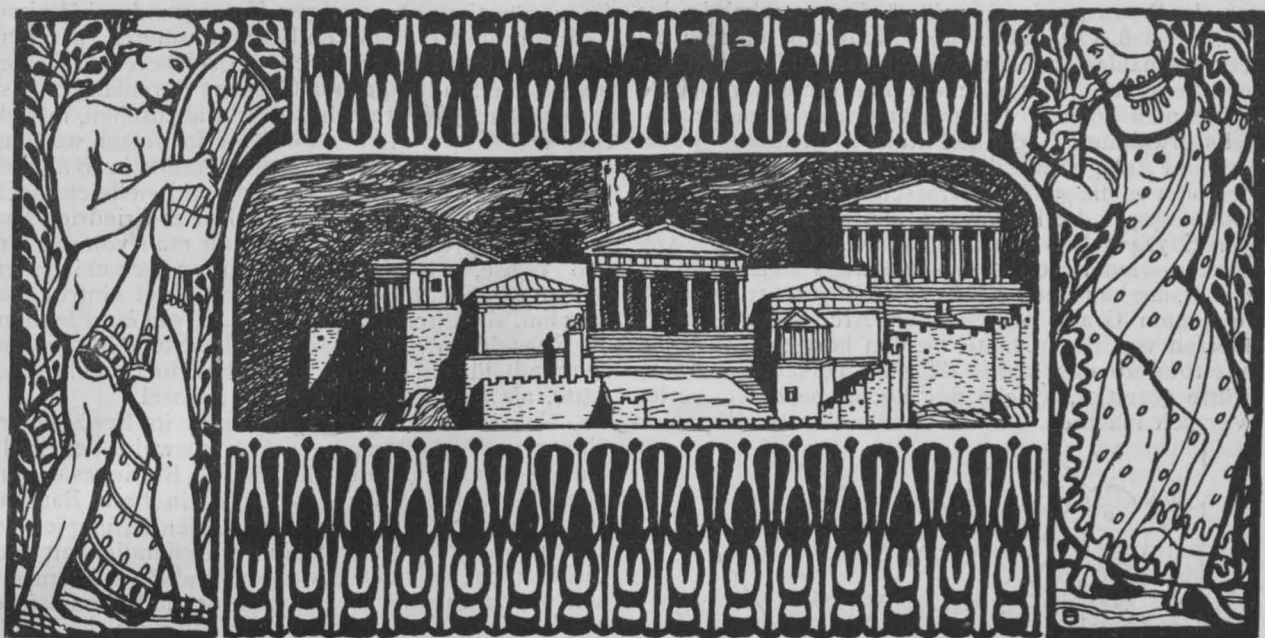
Dipl.-Ing. H. W. K. Dipl. Ing. F. W. K.

**Inhalt:** Die neue Rheinbrücke zwischen Ruhrort und Homberg. (Schluß.) — Neubauten auf der Museumsinsel in Berlin. (Fortsetzung.) — Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin. (Schluß.) — Vereine. — Tote. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Hotel Adlon am Pariser Platz in Berlin.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerel Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.





# DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRG. NO. 104. BERLIN, DEN 28. DEZEMBER 1907.

## Neubauten auf der Museumsinsel in Berlin.

(Schluß.) Hierzu die Abbildung S. 733.



Ohne Zweifel ist anzuerkennen, daß die Denkschrift Bode's das energische Bestreben zeigt, auf der Museumsinsel ganze Arbeit zu machen und den Bedarf der königlichen Museen an Raum und an Ausdehnungsfähigkeit nicht in stückweiser Befriedigung der augenblicklichen Not, sondern in einem großen Zuge und für absehbare Zeit zu decken. Wer jedoch den in unserem letzten Aufsätze angeführten Schlußsatz liest, kann sich des Gefühls nicht erwehren, daß die Vorschläge der Denkschrift mehr von dem materiellen Interesse der Raumbefriedigung geleitet gewesen, als daß sie auf der Grundlage eines einheitlichen, von großen Gesichtspunkten getragenen, künstlerisch ausgereiften Planes im Sinne des Vermächtnisses Friedrich Wilhelm IV. aufgestellt worden seien. Es ist daher vielleicht nicht ganz überflüssig, in diesem Zusammenhange an das Vermächtnis des großen, geistvollen und kunstbegeisterten Königs zu erinnern.

Sein großartiger Plan, der für alle Zeiten die edlen Züge seines königlichen Urhebers behalten wird, ging dahin, hier auf der Museumsinsel, im Herzen der zu schnellem Wachstum berufenen Stadt, im Mittelpunkt eines sozialen und wirtschaftspolitischen Organismus, der nach dem vorauszusehenden Verlauf der Dinge von starken, aber durchaus begreiflichen materiellen Trieben beherrscht sein würde, fern von dem geräuschvollen Treiben des Tages einen Mittelpunkt für die höchsten geistigen Interessen des Volkes in einer von einem Geiste durchdrungenen, in künstlerischer Beziehung den höchsten und gereiftesten Anschauungen entsprechenden Bauanlage als Gegensatz zu den materiellen und sozialen Trieben des Realismus des Volkslebens zu schaffen. Fürwahr, ein Gedanke, so groß und so edel, daß man hätte annehmen sollen, daß die Begeisterung für ihn alle Pläne vernichtet hätte, die geeignet waren, seine Verwirklichung zu zerstören. Friedrich Wilhelm plante die Verbindung der von ihm gedachten Bauanlage mit dem von ihm in Aussicht genommenen Neubau des Domes und eines Camposanto für die könig-

liche Familie. Er wollte so einen heiligen Bezirk schaffen und die Anlage derart abgrenzen, daß „kein unheiliger Fuß dieselbe betreten solle“. Die Pläne Stüler's waren unter Berücksichtigung der damals noch notwendigen Erhaltung des Packhofes so poesievoll gedacht, wie nur eine Bauanlage mit so edler Bestimmung gedacht werden konnte. Die Nationalgalerie, die erst 15 Jahre nach dem Tode des kunstbegeisterten Königs vollendet wurde, war als ein griechischer Peripteros mit Säulenumgang angenommen, aus dem dann in der Ausführung ein Pseudoperipteros wurde. Der Bau wurde außerdem verschoben und dadurch der Gedanke des Königs, auf einer zwischen dem Neuen Museum und der Nationalgalerie gezogenen Achse nach rückwärts als Abschluß einer Gruppe von an der damaligen Cantianstraße gelegenen Wohnhäusern einerseits und der Bauten des Packhofes anderseits einen halbrund geschlossenen, erhöhten Terrassenhof, beeinflußt vielleicht von den vatikanischen Gärten in Rom, zu schaffen, unmöglich gemacht. Der leitende Baugedanke wurde dadurch eines erheblichen Teiles seines poetischen Charakters entkleidet. Dom und Camposanto kamen nicht zur Ausführung, sodaß der große Plan ein Bruchstück geblieben ist, dessen Verwirklichung aber auch jetzt noch möglich sein könnte, wenn die Stadtbahn nicht wäre.

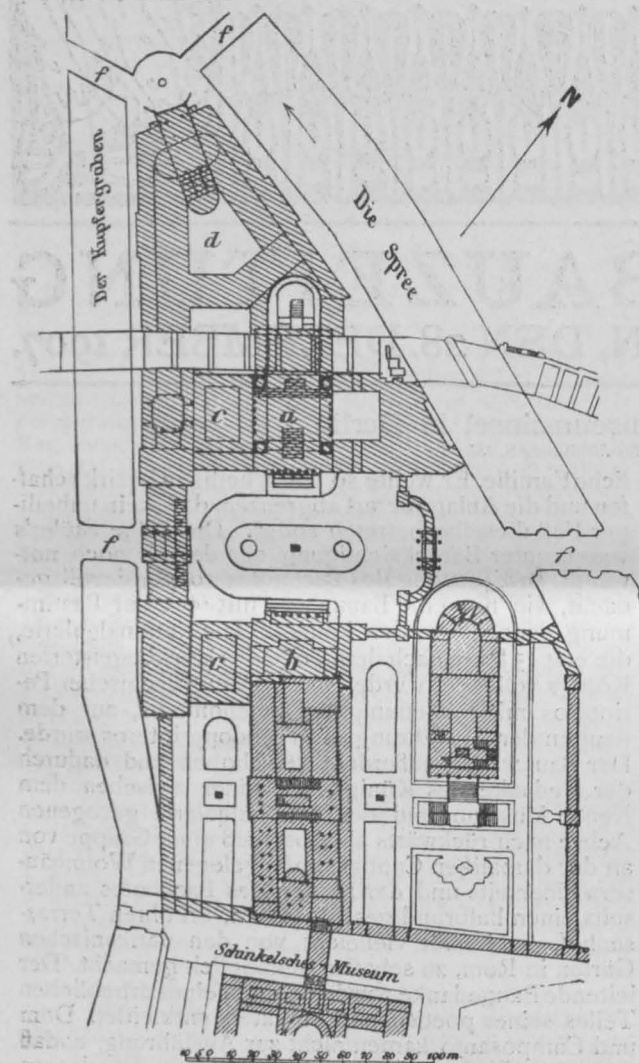
Man steht heute gleichsam wie vor einem Rätsel angesichts des Umstandes, daß die Behörden beim Bau der Stadtbahn zugeben konnten, daß durch ihre Führung über die Museumsinsel der ideale Plan Friedrich Wilhelms IV. völlig zerstört wurde. Der Gedanke war schon in dem ersten Entwurf von August Orth zur Anlage einer Stadtbahn in Berlin enthalten. Orth führte darüber selbst folgendes aus: „Schon mein erstes Projekt zur Stadtbahn durchschnitt die Museumsinsel, welche Lage bei einer für den Verkehr zweckmäßigen Linie kaum zu vermeiden war und bei der Ausführung festgehalten ist. Ich fühlte deshalb die Verpflichtung, diesen Nachteil für die Kunstanstalten, welche daselbst dringend Erweiterung nötig haben, durch geeignete Gestaltung in einen Vorteil zu verwandeln, welcher, die künftige Verlegung des Packhofes im Auge behaltend, zunächst eine Regulierung an dieser schwierigen Stelle schaffen und für Kunst-



zwecke Raum gewinnen sollte.“ Das geschah in der Weise, daß Orth über der Stadtbahn eine große Terrassenanlage annahm, welche Gebäude für Kunstzwecke in architektonischem Zusammenhang hätte aufnehmen können. Unter Erinnerungen an den bereits erwähnten Gedanken Stüler's dachte er dabei wohl an Anlagen wie die Brühl'sche Terrasse in Dresden oder an die großen Terrassenbauten vor Somerset House gegen die Themse in London. Die Abbildungen S. 724 geben den interessanten Orth'schen Gedanken wieder, von dem keineswegs zu leugnen ist, daß er, mit künstlerischer Kraft durchgeführt, zu einem in hohem Grade anziehenden Architekturbilde im Herzen von Berlin hätte werden können. Auch der Wettbewerb des Jahres 1884 hat verschiedene Entwürfe gezeitigt, welche den höchst beachtenswerten Versuch machten, die Nachteile der Stadtbahn in

die ungünstigen morastigen Untergrundverhältnisse einerseits und die starken Erschütterungen, welchen Boden und Bauwerke durch die schweren D-Züge, welche die Stadtbahn unausgesetzt durchlaufen, ausgesetzt sind. Es ist noch gar nicht abzusehen, in welcher Weise sich die Zerstörungen fortsetzen werden, die sich beim Pergamon-Museum bereits in so unheilvoller Weise bemerkbar machen und vielleicht auch auf die südöstlichen Teile des Kaiser-Friedrich-Museums übergreifen werden. Wenn man von der Art und Weise, wie die Stadtbahn an verschiedenen Stellen der Stadt in das bebaute Gebiet eintritt, gesagt hat, sie durchschreite die Stadt wie ein Elefant ein Reisfeld, so gibt es sicher keine Stelle in der ganzen Stadt, für die dieser Vergleich mehr Berechtigung hätte, als gerade für die Museumsinsel.

Nun ist man schon seit Jahren in Erwägungen über eine Veränderung der Betriebsweise der Stadtbahn — Einführung des elektrischen Betriebes — und über gleichzeitige Verbesserungen in ihrem Bau und sogar möglicherweise in ihrer Linienführung eingetreten. Näheres darüber ist in der Öffentlichkeit aber bisher nicht bekannt geworden, sodaß es kaum ratsam ist, daran stille Hoffnungen für die Museumsinsel zu knüpfen. Eine unterirdische Führung der Stadtbahn unter Spree, Museumsinsel und Kupfergraben erscheint bei der Nähe der beiden Bahnhöfe Börse und Friedrichstraße wohl ausgeschlossen, abgesehen davon, daß ein Hauptübelstand, die starken Erschütterungen auf dem morastigen Baugrunde, dadurch nicht beseitigt würde. Damit käme man dem Gedanken einer Veränderung der Linienführung etwa zwischen Bahnhof Börse und Lehrter Bahnhof näher, für welche gewichtige Umstände sprechen und für welche auch günstige Umstände vorhanden sind. Heute durchschneidet die Stadtbahn nicht allein die Museumsinsel, sondern sie berührt auch die südöstliche Ecke des Monbijou-Parkes. Nun liegt der Gedanke nahe, den herrlichen Monbijou-Park mit dem Hohenzollern-Museum durch geeignete Brückenbauten mit dem von Friedrich Wilhelm IV. gedachten heiligen Bezirk zu vereinigen, die Grenzen in nordwestlicher Richtung bei der heutigen Monbijou-Straße zu suchen und die schönen Wasserflächen von Spree und Kupfergraben mit in die künstlerische Kombination einzubeziehen. Andererseits leuchtet durch alle Gedanken und Ausführungen der Bode'schen Denkschrift die Sorge durch, auf der Museumsinsel selbst nicht genügend Raum zu finden für das, was logischerweise und aus Gründen der kunstwissenschaftlichen Zusammengehörigkeit hier vereinigt werden muß. Da bietet sich denn ein Ausweg darin, nicht nur das dem Fiskus bereits gehörige Gelände des Zirkus Busch in den Museumsbezirk einzubeziehen, sondern auch die Gebäude bis zum Monbijou-Platz und der Burg-Straße anzukaufen und dadurch die Möglichkeit zu haben, den stillen Bezirk für die Kunstsammlung und Kunstbetrachtung von dem geräuschvollen Geschäftstreiben um den Bahnhof Börse und den Hacke'schen Markthorum abzuschließen. Die Mittel hierzu werden erhebliche, aber keine unerschwinglichen sein. August Orth hat einmal den Satz geschrieben: „Wer die Entwicklung der modernen Städte verfolgt, der findet fast überall, daß lange schon haltlose Zustände, die den früheren kleineren Verhältnissen entsprachen, aus finanziellen Gründen so lange festgehalten wurden, bis die Not zu ganz außergewöhnlichen Anstrengungen zwingt, zu einem Kraft- und einem Kostenaufwande führt, welcher ganz außer Verhältnis zu demjenigen steht, welcher bei rechtzeitiger Verwendung notwendig gewesen wäre.“ Die Gedanken dieser Ausführungen treffen für unseren Fall zu. Heute wäre noch möglich, was nach 10 Jahren vielleicht schon unmöglich geworden ist oder mit den größten Opfern erkaufte werden muß. Entschließt man sich, den Gedanken Friedrich Wilhelms IV. zu einem Gedanken Wilhelms II. zu erweitern, der Museumsinsel ohne ängstliche Ansehung der Mittel eine von den höch-



Wettbewerb für Entwürfe zur Bebauung der Museumsinsel in Berlin im Jahre 1884. Entwurf mit dem Motto „Forum artium“. Arch. Cremer & Wolffenstein.

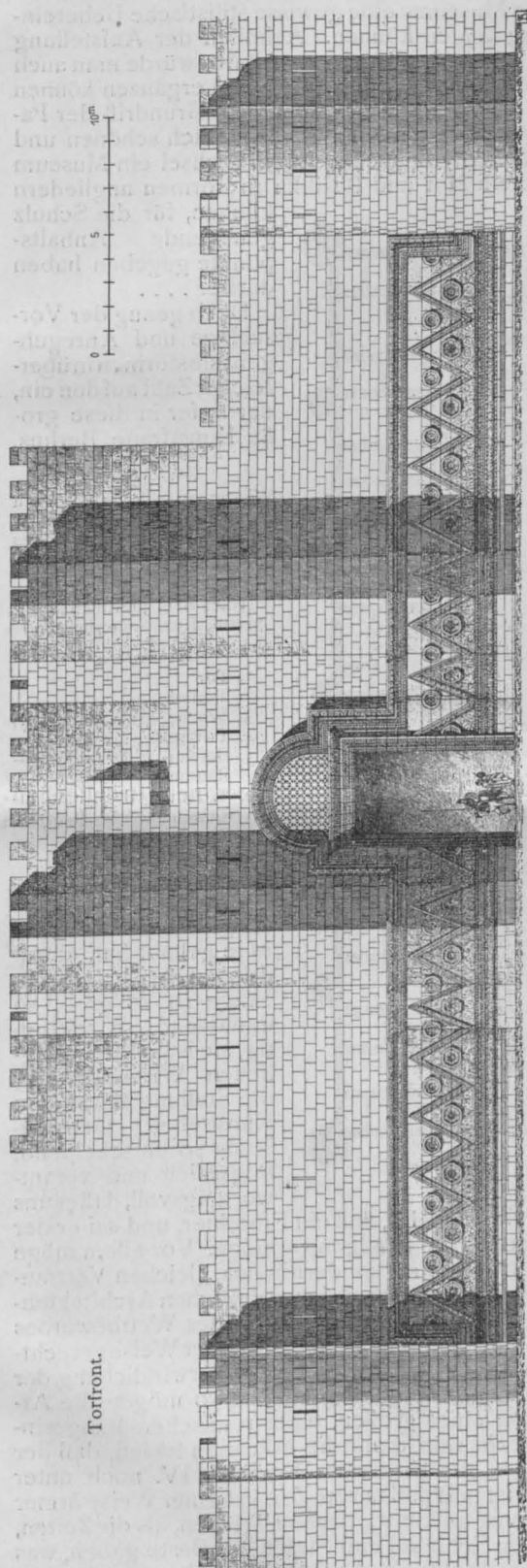
Vorteile für die architektonische Gestaltung zu verkehren. Der geistvollste dieser Versuche war unstreitig der mit dem Kennzeichen der Eule des Architekten E. Klingenberg, den wir seiner hohen künstlerischen Bedeutung wegen durch wiederholten Abdruck auf S. 733 in die Erinnerung zurückführen möchten. Ein ähnlicher Versuch, die Nachteile der Stadtbahn zu beseitigen, wäre unter den heutigen Verhältnissen aus verschiedenen Gründen kaum mehr möglich. Zunächst vereitelte ihn der Neubau des Kaiser-Friedrich-Museums, dessen Errichtung ohne gleichzeitige Berücksichtigung eines einheitlichen Bebauungsplanes der Museumsinsel stattfand. Man rechnete hier mit der Stadtbahn als mit einem für alle Zeiten gegebenen Umstand. Vereitelt würde der Versuch heute ferner durch die Ursachen, welche die fast völlige Zerstörung des Pergamon-Museums herbeiführen werden: durch

sten künstlerischen Gedanken getragene einheitliche Bebauung zu geben, mit ihr das Hohenzollern-Museum und das Gelände des Parkes Monbijou sowie alles Gelände bis zum Monbijou-Platz und der Burg-Straße zu einem großen einheitlichen, der Kunst geweihten Bezirke zu vereinigen, dann ent-

Reichshauptstadt ein unermeßlicher idealer Gewinn, der das an sich gewiß nicht unbedeutende Opfer einer Verlegung der Stadtbahn verhältnismäßig geringer erscheinen ließe. Dieser Gewinn wäre unseres Erachtens wohl wert, bei den notwendigen Erweiterungsbauten der Stadtbahn den folgenden Vorschlag einer neuen Linienführung vorurteilslos zu prüfen: Die Verlegung des Bahnhofes Börse unter seiner gleichzeitigen Erweiterung an den Hacke'schen Markt auf den von der Oranienburger-, Großen Hamburger-, Sophien- und Rosenthalerstraße umzogenen Block, Führung der Bahn durch den westlich benachbarten, von der Krausnick-Straße begrenzten Block, Ueberschreiten der Oranienburger-Straße nordwestlich vom Monbijou-Park, Benützung des postalischen Geländes an der Artillerie-Straße, Durchdringung der Kaserne des II. Garderegiments an der Friedrich-Straße, Benützung des Gartengeländes beim Friedrich - Real-Gymnasium sowie des Geländes der Kaserne des II. Gardereg. zu Fuß an der Karl-Str. und Einlenken in die alte Linie hinter dem Lessing-Theater. Für einen großen Bruchteil der Strecke würde fiskalisches oder städtisches Gelände benutzt werden können, zumal der bauliche Zustand der berührten Kasernen deren Ersatz in absehbarer Zeit zur Notwendigkeit macht.

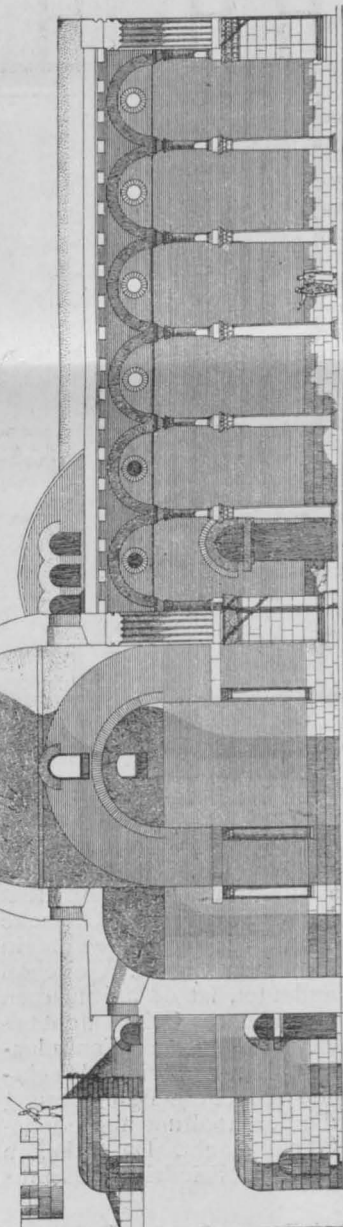
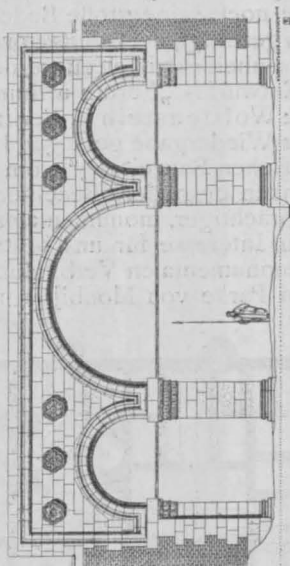
Ist die Stadtbahn verlegt, dann ist für die Bebauung der Museums-Insel und ihrer Nachbarschaft die volle Freiheit ge-

schaffen. Es wird dann neben den bereits erörterten künstlerischen Gesichtspunkten auch die praktische Frage der Lage der Eingänge zu den verschiedenen Gebäudegrup-



Längsschnitt durch den Mittelbau des Nordflügels.

Front der dreischiffigen Halle.



Wiederherstellungsversuch der Mschatia-Fassade im Kaiser Friedrich-Museum und des dazugehörigen Palastes von Bruno Schulz. (Nach dem Jahrbuch der preuß. Kunstsammlungen.)

stände im Herzen des Berlin des zwanzigsten Jahrhunderts aus Schloß, Schloßplatz und Marstall, Kaiser-Wilhelm-Denkmal und Dom, alten und neuen Museen, Hohenzollern-Museum und Monbijou-Park ein Städtebild, wie es keine andere Großstadt der Welt besitzt. Es ergäbe sich für Berlin und seine Bedeutung als



pen eine wichtige Rolle spielen. Die heutige Lösung ist keineswegs eine den praktischen Interessen der Museums-Besucher dienende. In dieser Beziehung nun aber hat der Wettbewerb des Jahres 1884, der auch für die etwaigen Pläne von heute noch seine große Bedeutung besitzt, einen Gedanken gezeitigt, der es uns zu verdienen scheint, der Vergessenheit entrissen zu werden. Es ist der Gedanke des Entwurfes „Forum artium“ der Architekten Cremer & Wolfenstein in Berlin, den wir S. 730 nochmals zur Wiedergabe gelangen lassen. Der Bericht der „Deutschen Bauzeitung“ vom Jahre 1884 hat diesem Gedanken besondere Beachtung gezollt und ihn als von „prächtiger, monumentaler Wirkung“ bezeichnet. Sein Interesse für uns besteht in der Herstellung einer monumentalen Verbindung der Museumsinsel mit dem Parke von Monbijou und in

in dem Wiederherstellungs-Versuch von Bruno Schulz für die Mschatta-Fassade und den hinter ihr vorhandenen gewesenen Palast- oder Kloster- oder Kasernenbau, den wir nach dem IV. Heft des 25. Bandes des Jahrbuches der kgl. preußischen Kunst-Sammlungen auf S. 731 wiedergeben, unseres Erachtens fruchtbare Gedanken für die Gestaltung eines solchen Museums, wenn man etwa der Meinung ist, daß Gestalt und Inhalt eines Museums eine gewisse stilistische Übereinstimmung zeigen können. Ähnlich der Aufstellung und Ergänzung des Pergamon-Altars würde man auch die Mschatta-Fassade aufstellen und ergänzen können und ihr nach dem aufgenommenen Grundriß der Palast-Anlage mit seinem außerordentlich schönen und glücklichen rhythmischen Raumwechsel ein Museum mit innerem Hof und Basilika in Formen angliedern können, für die Schulz genügende Anhaltspunkte gegeben haben dürfte. . . .

Doch genug der Vorschläge und Anregungen; sie stürmen in überreicher Zahl auf den ein, der tiefer in diese große Kunstfrage Berlins,

Wiederherstellungs - Versuch der Mschatta-Fassade im Kaiser Friedrich-Museum und des dazugehörigen Palastes von Bruno Schulz.

(Nach dem Jahrbuch der preuß. Kunstsammlungen.)

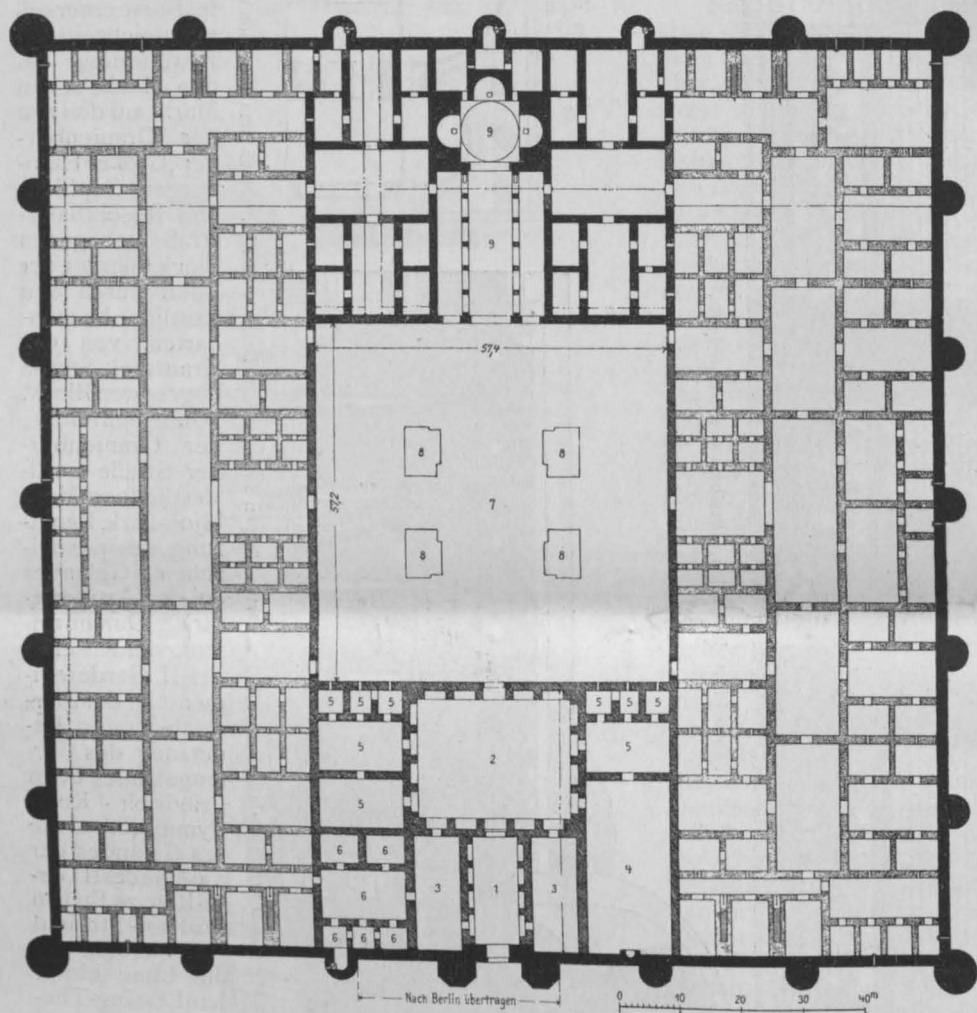
#### Mschatta.

1. Tor
2. Torhof
3. Wache bzw. Vorsaal (?)
4. Tribünale
5. Bureau- u. Verwaltungs-Räume
6. Wohnung des Kommandanten
7. Binnenhof
8. Wasserbecken
9. Fahnenheiligtum.

die größte vielleicht, die es je gehabt hat, einzudringen versucht. Die Frage ist so groß, so umfassend, so vielseitig, sie ist in ihren möglichen Wirkungen für die Stellung Berlins im Kunstleben Deutschlands so entscheidend, folgerichtig und verantwortungsvoll, daß es uns

unmöglich erscheint, daß ein Einzelner, und sei er der Tüchtigste, ihr zu genügen vermöge. Vor allem möge man nichts übereilen, sondern in dem gleichen Vertrauen sich an die Gesamtheit der preußischen Architektenschaft wenden, welches der Erfolg des Wettbewerbes vom Jahre 1884 bereits in so glänzender Weise gerechtfertigt hat. Und wenn es dann zur Verwirklichung der so gewonnenen Gedanken kommt, so mögen die Arbeiten von einer großen, einer römischen Baugesinnung gelenkt sein, damit sie erkennen lassen, daß der erhabene Geist Friedrich Wilhelm's IV. noch unter uns wach ist und daß unsere Zeit in keiner Weise ärmer geworden ist an künstlerischen Trieben, als die Zeiten, in welchen Schinkel und Stüler das Beste gaben, was sie als Künstler für einen großen Gedanken zu geben imstande waren. —

Albert Hofmann.



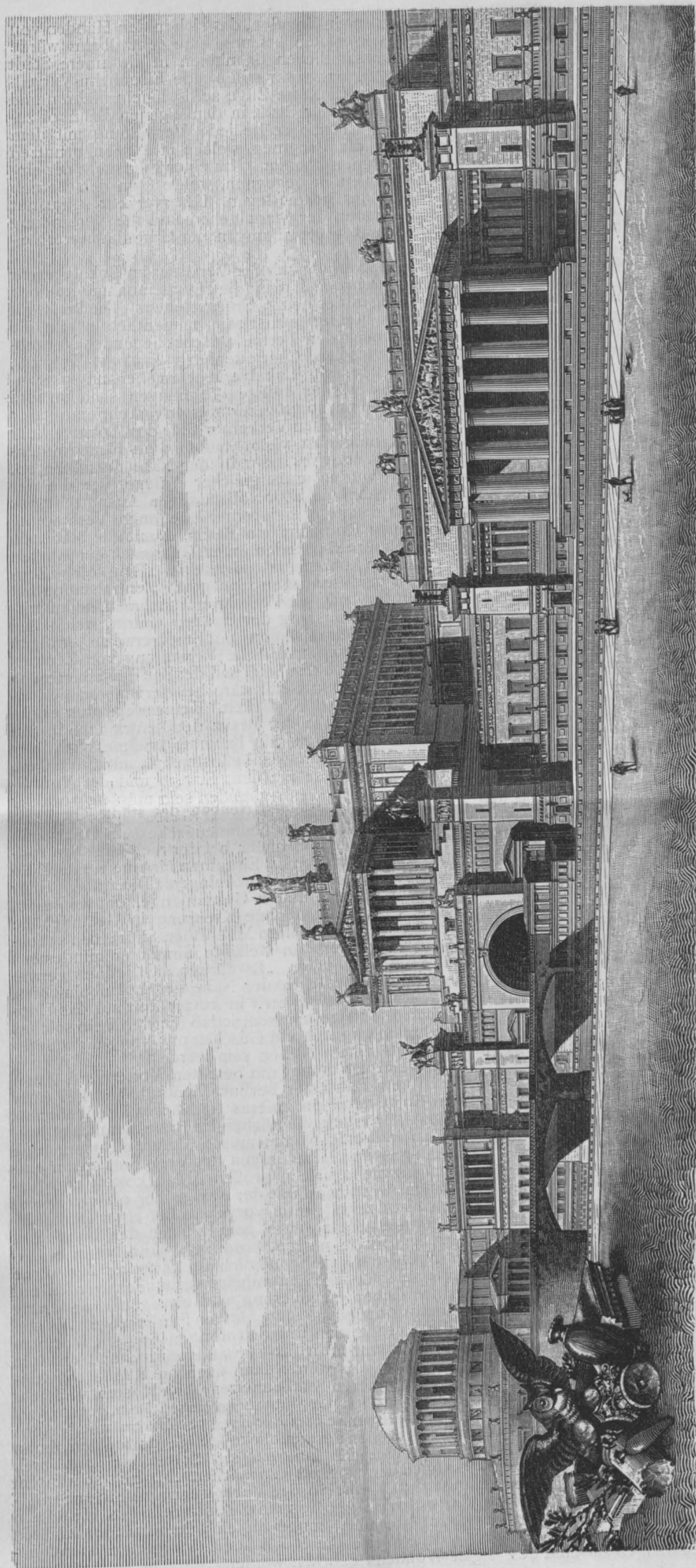
der Zusammenfassung der Haupt-Eingänge der Haupt-Museumsgruppen an einem großgedachten Forum.

Die Verlegung der Stadtbahn würde auch für die Erstellung der neuen Bauten das Gelände schaffen können, welches auf der Museumsinsel selbst nicht mehr gefunden werden kann. So wäre der Gedanke zu erwägen, das Gelände nordöstlich der Spree für ein großes orientalisches Museum freizuhalten. Wie schon die Denkschrift Bode's andeutet, ist es bei unseren politischen Beziehungen zum näheren Orient nicht unwahrscheinlich, daß unsere orientalischen Sammlungen in der Zukunft eine von dem bisherigen Wachstum erheblich abweichende schnellere Bereicherung erfahren werden, welche die Bereithaltung ausgedehnter Räumlichkeiten zur Pflicht macht. Da enthalten nun die Sammlungen des Kaiser Friedrich-Museums

#### Der Anteil von August Orth an der Anlage der Berliner Stadtbahn.

**Z**u Beginn dieses Jahres hat man in Berlin die 25. Wiederkehr des Tages — des 7. Februar 1882 — festlich begangen, an welchem die Berliner Stadtbahn für den Lokalverkehr, d. h. für den eigentlichen Stadtver-

kehr, eröffnet wurde. Die teils kürzeren, teils längeren Berichte der Tagesblätter, die entweder dieser Feier in den Einzelheiten ihres Verlaufes gedachten oder aber über das Jubiläum in selbständigen Ausführungen schrieben, ließen, so-



Wettbewerb für Entwürfe zur Bebauung der Museumsinsel in Berlin vom Jahre 1884. Entwurf mit dem Kennzeichen „Eule“. Arch.: E. Klingenberg.

weit sie uns und Anderen zu Gesicht kamen, sämtlich den Namen des Mannes schmerzlich vermissen, der als der eigentliche geistige Urheber der Berliner Stadtbahn betrachtet werden muß: des am 11. Mai 1901 gestorbenen Architekten Geheimen Baurat August Orth in Berlin. Die „Deutsche Bauzeitung“ hat stets, wenn von der Berliner Stadtbahn und ihrer Begründung die Rede war, auf ihren eigentlichen geistigen Urheber hingewiesen, und auch der Artikel in Nr. 13 vom 13. Februar d. Jahr., der sich ausführlich mit dem 25jährigen Jubiläum der Stadtbahn beschäftigt, hat diese Autorschaft Orth's ausdrücklich angeführt, da die Architekten stolz darauf sind, daß einer der Ihrigen den ersten Gedanken zu einem Verkehrsunternehmen gegeben hat, das, nachdem es die Kinder-Krankheiten überstanden und eine gründliche Mauserung durchgemacht hatte, zum ersten und gewaltigsten Verkehrsunternehmender Reichshauptstadt sich entwickelt hat. Naturgemäß aber konnte im Rahmen jenes Aufsatzes, welcher dem Entwicklungsgange dieses Unternehmens während des ersten Vierteljahrhunderts seines Bestandes gewidmet war, des Anteeiles Orth's wie auch der anderen Arbeiter an dem großen Werke nur in Kürze gedacht werden. Das Jubiläumsjahr soll aber nicht ablaufen, ohne daß die geschichtlichen Vorgänge jener Gründungs-Tage zum Besten einer zuverlässigen und sachlich richtigen späteren Geschichts-Schreibung hier etwas ausführlicher dargestellt werden. Wir stützen uns dabei auf einen hinterlassenen eigenen Bericht Orth's, den er über die Vorgänge jener Tage und über seinen Anteil an ihnen im April 1896 aufstellte, sowie auf eine 1871 in Berlin erschienene Druckschrift: „Berliner Zentralbahn. Eisenbahnprojekt zur Verbindung der Berliner Bahnhöfe nach der inneren Stadt von A. Orth“.

Die wirtschaftlichen Umwälzungen, welchen Berlin nach den Kriegsjahren 1870 und 1871 durch sein Aufsteigen zur Reichshauptstadt unterworfen war, hatten eine solche Wohnungsnot herbeigeführt, daß die Mietpreise der Wohnungen für die minder bemittelten Klassen  $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{3}$  und darüber der Einnahmen auszumachen begannen und daß diese Steigerung für die Lebensverhältnisse vieler Unbemittelten, die von der Hand in den Mund zu leben gezwungen waren, einen geradezu bedrohlichen Charakter annahmen. Da entstand in Orth der Gedanke, dieser Not dauernd durch ein großes Verkehrsunternehmen abzuhefen, das eine Konkurrenz des vor der Stadt in freiem Felde



als Ackerland liegenden Bodens mit dem Boden der Stadt herbeiführen konnte, dessen Werte in unnatürlicher Weise in die Höhe geschwemmt waren. Er glaubte an diese wohlthuende Konkurrenz selbst bei einer begrenzten Ausführung seines weiter gedehnten Ziele erstrebenden Gedankens. Dieser weiter gesteckte Gedanke war der Entwurf einer „Berliner Zentralbahn, deren bescheidener Teil die Berliner Stadtbahn vom Schlesischen Bahnhof bis Bahnhof Friedrichstraße ist“. Orth nannte sein Unternehmen Zentralbahn im Gegensatz zu dem Gedanken eines „Zentralbahnhofes“, auf den damals alle Welt hinauswollte und für den auch viele Techniker schwärmten. Er bezeichnet den Gedanken, an die Stelle eines Zentralbahnhofes mit den großen Nachteilen des Sammelns des großen Verkehrs an einem Punkte, mit den maßlosen Kosten in der Anlage des Bahnhofes, des Vorplatzes, der Zufahrtsstraßen usw. eine Zentralbahn, einen aufgelösten Bahnhof durch die ganze Stadt zu schaffen, als seinen „ursprünglich und grundsätzlich festgehaltenen Gedanken“. Er wollte die Linien der sämtlichen in Berlin einmündenden Bahnen, die sich ausschließlich im Besitz von Gesellschaften befanden, durch die ganze Stadt führen und hier durch eine Reihe von Bahnhöfen die Fahrgäste sammeln oder zerstreuen. Die Züge, welche von der einen Seite ankommen, sollten durch die ganze Stadt fahren und auf der anderen Seite in großen Sammelbahnhöfen auf billigem Grund und Boden endigen. Orth erblickte sicher mit Recht keinen Nutzen darin, den Verkehr an einem Punkte zusammenzufassen, um ihn gleich darauf wieder nach allen Richtungen zu zerstreuen. „Je mehr man schon mit der Eisenbahn den Verkehr in der ganzen Stadt verteilen konnte, um so nützlicher war es für das Publikum“. Die Entwicklung hat bekanntlich die Richtigkeit dieses Gedankens bestätigt. Denn obwohl der Bahnhof Friedrichstraße den größten Verkehr der Stadtbahnhöfe aufzuweisen hat, so ist er doch keineswegs Zentralbahnhof im Sinne der Anlagen anderer Städte, wie etwa Frankfurts, Leipzigs usw.

Wesentlich war in Orth's Entwurf die unterirdische Linie unter der Königgrätzer-Straße von der Marschallbrücke bis über das Halle'sche Tor hinaus zur unterirdischen Einmündung der Potsdamer und der Anhalter Bahn und zur weiteren Verbindung nach dem Görlitzer und dem Schlesischen Bahnhof (s. Lageplan). Diese Linie sollte nach dem Entwurf vorhanden sein neben der gleichfalls schon in diesem Entwurf vorhandenen heute bestehenden Stadtbahnlinie vom Schlesischen Bahnhof bis zum Bahnhof Friedrichstraße. Die Fortsetzung der Linie von hier nach Charlottenburg dagegen war nicht im ursprünglichen Entwurf. Die Linie vom Halle'schen Tor bis zum Schlesischen Bahnhof hätte den entsprechenden Teil der Siemens'schen Hochbahn ersetzt und war in der Hauptsache auch als Hochbahn gedacht. Orth hatte im Gegensatz zur heutigen Ausführung ferner außer der Lehrter-, der Hamburger-, der Schlesischen-, der Görlitzer- und der Ostbahn auch die Potsdamer-, Anhalter- und die Stettiner-Bahn an die Linie angeschlossen. Er ging von dem Gedanken aus, alle großen Linien in das Herz der Stadt zu führen, um nicht einseitige Bodeninteressen zu fördern, „sondern gleichmäßig ringsum und überall aufzuschließen“.

Für den Entwurf hatte Orth eine besondere Denkschrift ausgearbeitet. Diese hebt mit einem Satze an, der nie eine größere Bedeutung gehabt hat, als in unseren Tagen. Der Satz ist in dem voraufgehenden Aufsatz über die Neubauten auf der Museums-Insel zu Berlin angeführt worden. Die Sorge, daß man schon lange haltlose Zustände aus finanziellen Gründen so lange festhalte, bis ihre Abstellung zu einem späteren Zeitpunkte mit einem unverhältnismäßig größeren Aufwande notwendig werde, ist bei den heutigen Verhältnissen der Stadtbahn wieder in vollem Maße begründet. Der Verfasser vertritt in der Denkschrift die Ansicht, daß nur durch Abkürzen der Entfernung der Wege durch eine Eisenbahn, welche einesteils sämtliche Bahnhöfe, anderenteils die neue Ringbahn mit der inneren Stadt verbinde, der Wohnungsnot und Mietsteigerung gesteuert werden könne. Es werde durch leichtere Erreichbarkeit der vor der Stadt gelegenen Gelände eine größere Konkurrenz des zur Bebauung verwendbaren Bodens entstehen und, abgesehen von der inneren Stadt, auf lange Zeit ein Steigen der Bodenpreise verzögert. „Es wird dieses aber allen Klassen zugute kommen, es wird nicht mehr überall diese entsetzliche Sparsamkeit im Grund und Boden eintreten, welche gerade in Berlin das gute und angenehme Wohnen so sehr erschwert.“ Orth rechnet aus, daß wenn 100000 Einwohner im Jahre um 10 Taler billiger wohnen würden, dies eine Summe von 1 Mill. Talern ausmache, mit welcher Summe ein weit höheres Kapital verzinst werden könne, als zur Anlage einer Eisenbahn, wie er sie sich dachte, notwendig sei. Seine Annahmen stützen sich natürlich noch auf den damaligen Zustand des

Eisenbahnwesens in Preußen, das sich in den Händen von privaten Gesellschaften befand. Eine Zentralbahn würde die Züge von sämtlichen Bahnhöfen in die innere Stadt führen müssen, und zwar sollte jede Eisenbahn-Verwaltung berechtigt sein, ihre Züge selbst hineinzuführen und nach Durchlaufen der Stadt in den eigenen Bahnhof zurückzuführen. Ebenso sollte jede Verwaltung mit dem eigenen Zuge die Personen, welche ihre Bahn benutzen wollen, aufnehmen können. Um einer Eifersucht der einzelnen Bahnlinien zu begegnen, wollte Orth den Betrieb in die Hände des Staates legen. Güterverkehr sollte nur nach dem Inneren der Stadt gehen und die Verbindung der einzelnen Bahnverwaltungen der Gürtelbahn verbleiben können.

Den Hauptverkehr sah der Verfasser im Lokalverkehr und in ihm wenn auch nicht die Haupteinnahme, so doch den Hauptsegen des neuen Unternehmens. Die Preise rät er besonders niedrig anzusetzen, namentlich würde die Verbindung nach den Berlin zunächst liegenden Vergnügungsorten Potsdam, Charlottenburg, Pankow, Treptow, Lichterfelde usw. als Lokalverkehr zu behandeln sein. „Billige Preise würden billige Wohnungen schaffen und würde dafür ein um so größerer Massenverkehr eintreten.“ Für den durchgehenden Verkehr wie für den Lokalverkehr nahm Orth möglichst viele Stationen an Hauptknotenpunkten des Verkehrs oder in der Nähe derselben an, jedoch nicht von so umfangreicher Anlage, wie die der großen Endbahnhöfe. Zur vollständigen Ausnutzung der Zentralbahn dachte er sich ferner eine innige Verbindung mit der neuen Ringbahn um Berlin, damit alle Stationen der letzteren ihre Reisenden unmittelbar nach der inneren Stadt einführen können und umgekehrt. „Eine solche Zentralbahn ist gewissermaßen eine große Zentralstation mit zahlreichen Stellen, den Verkehr aufzunehmen, sodaß nirgends eine Ueberlastung der Straßen eintritt, welche bei einer einzigen Zentralstation notwendigerweise erfolgen würde.“ Eine gemeinschaftliche Verwaltung von Zentral- und Ringbahn durch den Staat und der Bau derselben unter unmittelbarer Staatsaufsicht wäre bei der innigen Verbindung beider eine Notwendigkeit. Keineswegs aber ergibt sich daraus, daß auch der Besitz der Zentralbahn in den Händen des Staates zu sein brauche, „vielmehr wird der Bau, um zugleich ein finanziell günstiges Resultat zu haben, in umfassender Weise mit dem Erwerb und der Verwaltung von Grundstücken verbunden sein müssen, wozu der Staat nicht so geeignet ist, wie eine Gesellschaft“. Kommt schon hier der entwickelte kaufmännische Sinn Orth's zum Durchbruch, so noch vielmehr bei der rechnerischen Aufstellung der Unterlagen im Einzelnen für eine Rentabilität der von ihm vorgeschlagenen Anlagen. Die Anlage einer Zentralbahn bei  $2\frac{1}{2}$  Meilen Gesamtlänge, doppelgleisig, großenteils als Viadukt ohne Kreuzung in Geländehöhe schätzt der Verfasser auf 10 Mill. Taler. Für einen zweckmäßigen Mehrerwerb an Gelände nimmt er mindestens weitere 6—8 Mill. Taler. „Es dürften sich jedoch gerade in der inneren Stadt, in der Nähe des Lokalbahnhofes, diese 6—8 Mill. Mehrerwerb in kurzer Zeit auf das Doppelte im Preise steigern lassen, sodaß hierdurch ein solches Unternehmen zugleich ein Geschäft und von sehr wesentlichem allgemeinem Nutzen sein würde.“

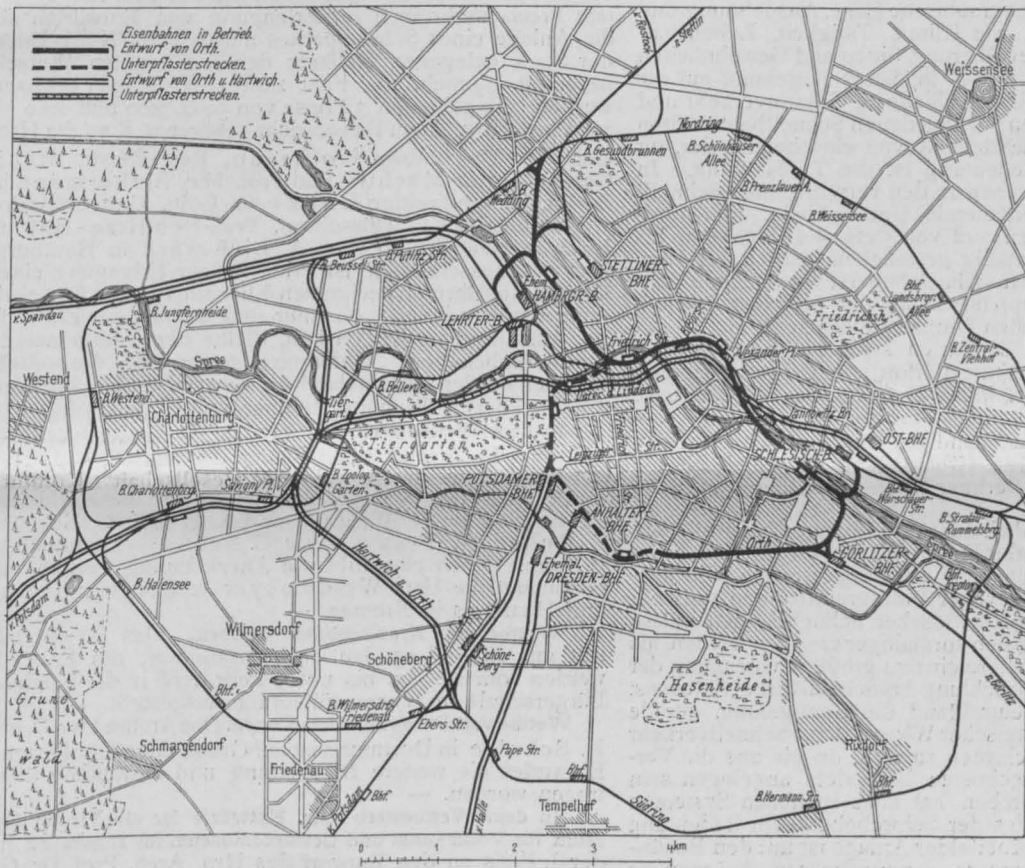
Der Verfasser drängt mit beredten Worten und guten Gründen zum Bau einer Berliner Zentralbahn. Bei einer großen Stadt habe ein inneres städtisches Eisenbahnnetz den Charakter eines öffentlichen Hauptstraßennetzes, welches man frühzeitig planen müsse, damit nicht unnötige Aenderungen und Hemmungen des Verkehrs später entstehen. Es räche sich in großen Anlagekosten und teuren Mieten, wenn man mit der Anlage der nötigen Eisenstraßen nicht zeitig genug vorgehe. Bei einer entwickelten modernen Stadt werde gerade nach den Bahnhöfen der große Verkehr neigen, besonders dann, wenn ein lokaler Eisenbahnverkehr möglich sei. Zweckmäßig würde daher eine städtische Zentralbahn verbunden werden mit der einheitlichen Regulierung und etwaigen Erweiterung der noch dringend nötigen übrigen Straßenzüge. „Es stehen die Eisenstraßen mit den übrigen Straßen in einem innigen Zusammenhange, sie ergänzen und ersetzen sich teilweise. Es würde dann auch die Regulierung des städtischen inneren Straßennetzes ohne Kosten, vielmehr mit einem großen Gewinn zu erreichen sein, besonders wenn dazu ein ausreichender Kredit eröffnet würde.“ Auch hier ist es wieder der weitblickende Kaufmann, dem daran liegt, eine Neuschöpfung aus sich selbst und aus ihren Wirkungen heraus bezahlt zu machen. „Möge“, so wünscht August Orth, „Berlin die Verteuerung seiner Stadtanlage durch großes und rechtzeitiges Handeln erspart bleiben, möge zugleich den ärmeren Klassen auf solche Weise die Möglichkeit des gesunden und billigen Wohnens geboten werden.“

Wir wollen nun sehen, wie sich das Schicksal der Orth'schen Ideen gestaltete. Mit dem bekannten Wahlspruch, es genüge, Großes gewollt zu haben, begnügte er sich nicht. „Mit den Gedanken allein ist selten etwas erreicht. Dieselben kommen in die Mappen, verliegen da und bringen dem Schöpfer selten nur den Ruhm, wenigstens etwas gewollt zu haben.“ Mit Strousberg war nichts mehr zu machen, sein Glück war bereits im Absteigen. Der technische Leiter der Eisenbahnabteilung im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Min.-Dir. Weißhaupt, interessierte sich wohl für die Frage, lehnte aber ein Eintreten des Staates glatt ab. Die Sache war im Gedanken für die damaligen Verhältnisse zu neu, um etwa einen großen Unternehmer dafür zu interessieren. Der Einzige, welcher tatkräftig sich des Gedankens annahm, war Hartwich, der die Rheinische Eisenbahn auf ihre glänzende Stufe gehoben hatte. Bemerkenswert ist die Charakteristik, die Orth diesem Manne zuteil werden läßt. Er schreibt: „Ich kann es nur auf's höchste anerkennen, wie Hartwich einen fremden Gedanken aufgenommen und gepflegt, demselben sogar einen Teil seines Vermögens wie seine hohe ausschlaggebende Stellung als Techniker geopfert hat. Hartwich war ein ganzer Mann, in Liebe

aber ganz, daß er dann von vornherein in viel umfassender Weise finanzieren mußte, während eine Baugesellschaft . . . mit verhältnismäßig geringem Kapital große Geschäfte machen konnte.“ Den Warnungen Orth's gegenüber verließ sich Hartwich auf seine Finanzleute, die ihm alle Mittel in Aussicht stellten, ließ aber den richtigen Zeitpunkt zum Handeln verstreichen. „Es kam die Konkurrenz des Staates mit der Linie Berlin-Wetzlar dazu, wodurch die Hauptlinie Hartwuchs erdrückt und die Stadtbahn für die Gesellschaft bedeutungslos wurde. . . . Er war ein hervorragender Techniker, aber nicht in gleichem Maße Finanzmann. Sein Stadtbahnunternehmen war dadurch schon ein totes Kind, als es vor dem Beginn der Ausführung stand.“ Hartwich hatte im Anschluß an das Stadtbahnunternehmen eine Linie Berlin-Meiningen geplant, welche aber durch die Staatslinie Berlin-Wetzlar durchkreuzt wurde. „Die Stadtbahn war ein Kopf ohne Rumpf.“ Als nun die Stadtbahn wegen mangelnder Finanzierung ins Wasser zu fallen drohte, versuchte Orth mit Erfolg, die Sache zu retten. Er griff auf seinen ursprünglichen Gedanken eines allgemeinen Anschlusses aller in Berlin einmündenden Bahnen an die geplante Stadtbahn zurück, verhandelte mit den einzelnen Privatgesellschaften und

fand nach vieler Mühe ihre Zustimmung, vorbehaltlich der Zustimmung der Aufsichtsräte. „Mit der Erklärung der Privatbahnen war das Unternehmen gerettet; da konnte auch der Finanzminister zustimmen, daß der Staat auch für seine Bahnen sich den Anschluß sicherte, um so mehr, da er für eine mäßige Summe den Löwenanteil erhielt.“ Orth spricht dem damaligen Geheimrat d'Avis im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ein großes Verdienst an dem Zustandekommen des Stadtbahn-Unternehmens zu.

Orth selbst aber fand nicht die gebührende Anerkennung. Seine Teilnahme an der konstituierenden Versammlung einer neuen Gesellschaft wurde durch Hartwich verhindert und ein Vertrag mit der früheren „Deutschen Eisenbahn-Bau-Gesellschaft“, nach welchem Orth im Falle



und Haß. Was er tat, was er wollte, tat und wollte er ganz. Er war als Beamter emporgekommen, hat aber nie das Ideal manches Beamten geschätzt, zwei Pferde vor und zwei dahinter zu spannen. Er spannte alle vier in die Richtung, wohin er wollte, und dann ging's vorwärts. Das Pferd aber, das zurückgeblieben wäre, hätte die Peitsche gefühlt. . . . Er war eine rasche, genialische, impulsive Natur, welche vor keinem Widerstande leicht zurückschreckte, dabei vom Kopf bis zur Zehe Techniker, technisch denkend, technisch empfindend und voll technischen Wissens und Könnens. Dabei empfand er es sehr schmerzhaft, daß die Technik im Staate nicht genügende Achtung fände.“ Hartwich also nahm sich der Orth'schen Ideen an. Er war bei der Neubildung des Reiches in Reichsdienste getreten in der Erwartung, seinem Schaffen hier glänzende neue Bahnen eröffnen zu können. Aber er fand beim Reich keinen Boden, und da er ohne schöpferische Tätigkeit nicht leben konnte, verließ er den Reichsdienst und gründete mit 5 Millionen Taler Kapital die „Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft“. Wie Strousberg seine Bahnen hatte in eine Gemeinschaft bringen wollen, um Macht gegenüber dem Staatsbahn-Unternehmen zu gewinnen, so dachte wohl auch Hartwich, wie Orth meint, daran, seine Baugesellschaft später in eine Betriebsgesellschaft umzuwandeln, um mittels der Stadtbahn allen anderen Berliner Bahnen überlegen zu sein. „Er übersah

der Konzessionserteilung Hochbauten und künstlerische Arbeiten für die Stadtbahn, sowie eine Entschädigung für frühere Arbeiten und Entwürfe erhalten sollte, gerichtlich nicht anerkannt, da ja tatsächlich der genannten Gesellschaft die Konzession nicht erteilt wurde, sondern einer neu gebildeten. Diese neue Gesellschaft übertrug die Leitung der Ausführung der Bahn dem Staate und Minister Achenbach zögerte auch nicht, Orth die Uebertragung aller künstlerischen Arbeiten und Hochbauten erneut zuzusichern; er verwies ihn aber an die neuen Direktoren zu näheren Verhandlungen. Diese jedoch wurden nach Orth so geführt, daß er auf die Mitwirkung verzichtete. Auch zu dem späteren Leiter der Stadtbahnarbeiten, Dirksen, scheint Orth kein richtiges Verhältnis gefunden zu haben, denn Dirksen verzichtete auf seine Mitarbeit. „Er schrieb bei der Verdingung der Maurer-Arbeiten aus, daß derjenige, welcher den tüchtigsten Architekten für die Detaillierung mit stelle, einen gewissen Vorzug haben werde. Der Architekt wurde hierbei etwa wie Probeziegel vom Unternehmer für die weitere Bearbeitung mitgeliefert.“ Im übrigen erkannte Orth die technische Leistung der Stadtbahn-Anlage als eine tüchtige an, meinte aber in der 1896 verfaßten Denkschrift, der große Gedanke, eine Gesamt-Regulierung des großstädtischen Eisenbahnwesens Berlins in den notwendigen Verbindungen mit der inneren Stadt sei seit der Stadtbahn-Ausführung ganz von der



Bildfläche verschwunden. Die Denkschrift schließt mit einer Ausführung, die aktuelle Bedeutung hat: „Es wird größeren Organisationsfragen gegenüber meistens vorge-schützt, daß wir dazu zu wenig Geld haben. Aber unrich-

tig: zu klein Gedachtes ist meistens kostspieliger und kann sich später oft infolge bald nötiger Aenderungen als eine Dummheit erweisen. Möge diese Gefahr bald den Mut größerer Auffassung bringen!“ —

### Vereine.

**Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.** In der Sitzung am 10. Dez. unter Vors. des Wirkl. Geh. Rats Dr.-Ing. Schroeder sprach Reg.-Rat a. D. Kemmann „über die Wirtschaftlichkeit elektrischer Stadtschnellbahnen“. An der Hand einer Zusammenstellung der Wirtschafts-Ergebnisse sämtlicher elektrisch betriebener Stadtschnellbahnen wies er nach, daß diese Unternehmungen nur eine dürftige Rente abwerfen. Ueber 4% erbringen nur die New Yorker und die Pariser Schnellbahnen, sowie die Berliner Hochbahn; die Zentral-Londonbahn wird ihre bisherige 4%-Dividende nicht mehr aufrecht erhalten können. Alle anderen elektrischen Stadtschnellbahnen erzielen keine 4%. Eine ganze Reihe sind dividendenlos; was das für das Nationalvermögen bedeutet, erhellt am deutlichsten aus dem Umstande, daß heute schon in elektrischen Stadtschnellbahnen über 2½ Milliarden M. festgelegt sind.

Unter den Faktoren, die bei der Wirtschaftlichkeit der Stadtschnellbahnen mitsprechen, kommen zunächst in Betracht ihre verkehrs-geographische Lage, Ausdehnung und örtliche Verhältnisse, wie Klima, Tätigkeit, Lebenshaltung, Wohlstand der Bevölkerung, Sitten und Gewohnheiten usw. Der Vortragende wies in dieser Beziehung auf die vielfach bestehenden Unterschiede im Gesamtverkehr und seiner Verteilung in den verschiedenen Schnellbahnstädten hin. Für die Wirtschaftlichkeit von einschneidender, oft ausschlaggebender Bedeutung ist die Tarifstellung. In dieser Beziehung bestehen in den verschiedenen Schnellbahnländern sehr bedeutende Unterschiede, vom nord-amerikanischen Einheitsarif von 5 cts. = 21 Pfg. herab bis zu den sehr unregelmäßig gestaffelten Tarifen der Londoner Bahnen und den vielfach äußerst verwickelten Sondertarifen. Die Fahrpreissysteme der örtlichen Schnellbahnen sollten vor allen Dingen einfach sein, wie bei der Berliner Hochbahn. Zeitkarten seien für die glatte Abwicklung des Verkehrs nicht erforderlich, ihre Beliebtheit beruhe nur auf den geringen Preisen, wie beispielsweise bei den Berliner Stadt- und Vorortbahnen. Bei solchen Preisen könne kein selbständiges Unternehmen bestehen. Verglichen mit anderen Großstädten, gehöre der Fahrpreisdurchschnitt der Berliner Hoch- und Untergrundbahn zu den mäßigeren.

Die Wirtschaftlichkeit der Schnellbahnen hängt nicht in letzter Linie ab von der Höhe des Kapitalaufwandes. In diesem Punkte ist ungeheuer gesündigt worden. Die wirtschaftlichen Mißerfolge vieler Untergrundbahnen sind bekannt. Bei der Anlage städtischer Schnellbahnen müsse auch die Frage der Kosten sorgfältiger erwogen werden, als bisher. Namentlich hindere eine zu große Bevorzugung der Tunnelbahnen die Entwicklung des Schnellverkehrswesens.

Wir haben in Deutschland die Genugtuung, gerade auf dem Wege ökonomischer Wirtschaft im Schnellverkehr am weitesten vorgeschritten zu sein, da wir uns die Verminderung der Anlagekosten besonders angelegen sein lassen. Dieses Bestreben hat auch zu neuen Systemen geführt, von denen das der Schwebebahn zur Bedeutung gekommen ist; die Elberfelder Anlage ist mit den Bedürfnissen der Bevölkerung so eng verwachsen, daß man sie sich nicht wohl hinwegdenken kann. Ueber ihre Leistungsfähigkeit und Sicherheit können Bedenken nicht wohl mehr erhoben werden und daß sie billiger ist als andere Systeme, befähigt sie, wirtschaftliche Aufgaben noch da zu erfüllen, wo die anderen Verkehrsmittel versagen.

Verkehrsschwächere Unternehmungen seien nur zur Ausführung zu bringen, insofern es gelinge, diese auf eine Reihe von Jahren durch Zuschüsse zu unterstützen. Ein mustergültiges Beispiel der Art, wie Private, Gemeinde und Staat durch Subventionierung den Bau einer Bahn ermöglichen haben, bietet die von der Berliner Hochbahngesellschaft erbaute Westendlinie. Ueber die Frage der Wirtschaftlichkeit der Schnellbahnen könne fernerhin nicht mehr zur Tagesordnung übergegangen werden; das Zustandekommen solcher Verkehrsmittel müsse sich nicht nur nach den Verkehrsbedürfnissen, sondern auch nach der Möglichkeit richten, daß die großen Kapitalien, welche in solche Unternehmungen gesteckt werden müssen, eine bescheidene Rente finden, gleichviel, ob die Privatwirtschaft oder die Gemeinwirtschaft sich mit der Herstellung des Schnellverkehrsmittels befaßt.

### Wettbewerbe.

**Einen Ideen-Wettbewerb betr. Entwürfe für einen Stadtpark in Hamburg** hat die Bürgerschaft für deutsche Künstler des In- und Auslandes auszuschreiben beschlossen. Es sollen Preise von ansehnlichen Beträgen zur Verteilung

gelangen, und zwar ein I. Preis von 10 000, zwei II. Preise von je 6000 M. und zwei III. Preise von je 4000 M. —

**Wettbewerb Sparkasse Flensburg.** Das Gebäude soll vor dem Kunstgewerbe-Museum und am Süder-Graben erbaut werden. Bausumme 160—170 000 M. Die Bauanlage soll aus Keller-, Erd-, Ober- und ausgebautem Dachgeschoß bestehen. Das Raumprogramm gibt zu besonderer Erwähnung keinen Anlaß. Ueber Stil und Material sind Angaben nicht gemacht. Die Zeichnungen sind 1:200 und 1:100 verlangt. Die Sparkasse behält sich vor, „die Ausführung und Leitung des Baues nach ihrem freien Ermessen anzuordnen. Immerhin ist in Aussicht genommen, falls der Bau nach einem der preisgekrönten oder angekauften Entwürfe oder im Anschluß an einen solchen ausgeführt werden sollte, die künstlerische Mitwirkung des Verfassers nach näherer Vereinbarung herbeizuführen.“ —

**Preis Ausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für den Schillerpark in Berlin.** Das schon seit längerer Zeit erwartete Preis Ausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage eines Schillerparks auf dem im Nordwesten der Stadt gelegenen Gelände der sogenannten Wurzelberge ist nunmehr mit Frist zum 1. April 1908 erlassen worden. Es gelangen 3 Preise von 5000, 3000 und 2000 M. zur Verteilung. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Geh. Brt. Dr. Ludwig Hoffmann, Reg.-Bmstr. Stapf, Gartendirektor Mächtig und Prof. Max Liebermann in Berlin, Gartendirektor Encke in Köln, Gartendirektor v. Engelhardt in Düsseldorf, Prof. Schultze-Naumburg in Saaleck und Prof. A. Lichtwark in Hamburg. Das Preis Ausschreiben ist erlassen zur Erlangung eines für die Ausführung geeigneten Entwurfes. „Die Entscheidung darüber jedoch, ob einer und welcher der Entwürfe zur Ausführung gelangen soll, bleibt der Stadtgemeinde Berlin vorbehalten.“ Unterlagen gegen 5 M., die zurück-erstattet werden, durch das Büro der städtischen Parkverwaltung, Berlin, Rathaus, Zimmer 119. —

**In dem Wettbewerb des Vereins für niedersächsisches Volkstum in Bremen betr. Förster-Dienstgebäude für das niedersächsische Gebiet** liefen 18 Entwürfe ein. Als Preis wurde eine Plakette des Vereins verliehen; diese erhielten die Architekten H. Wagner und A. Hahn, C. Eeg und E. Runge, M. Frank, sowie C. Schwally, sämtlich in Bremen. Durch eine lobende Anerkennung wurden ausgezeichnet die Hrn. Weidemeyer & Berger, Hering und Hamens in Bremen. —

**Wettbewerb Krankenhaus Wurzen.** Das Preisgericht tritt am 22. und 23. Jan. 1908 zusammen; die Entwürfe werden vom 26. Jan. bis mit 5. Febr. 1908 in der Knaben-Bürgerschule in Wurzen öffentlich ausgestellt. —

**Wettbewerb Progymnasium Lünen.** Den Architekten D. und K. Schulze in Dortmund ist auf Grund ihres Konkurrenz-Entwurfes die weitere Bearbeitung und Bauleitung übertragen worden. —

**In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Tiroler Museum für Volkskunst und Gewerbemuseum für Innsbruck** fiel der I. Preis an den Entwurf des Hrn. Arch. Prof. Dr. Gabriel von Seidl in München; der II. Preis wurde einem Entwurf des Hrn. Arch. Leopold Bauer, der III. Preis einer Arbeit des Hrn. H. Ried, beide in Wien, zugesprochen. 4 Entwürfe wurden angekauft. Es liefen im ganzen 30 Entwürfe ein. —

**In einem Wettbewerb des oberbayerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins in München betr. Entwürfe für den Neubau der kgl. Obst- und Weinbauschule in Neustadt a. H.** wurden die Preise wie folgt verteilt: I. Preis: Hr. Reg.-Bmstr. Rudolf Esterer in Würzburg; II. Preis: Hr. Arch. Joseph Lang in München-Pasing; III. Preis: Hr. k. Bauamtsassessor Heinrich Neu in München. Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe der Hrn. Arch. Heinrich Bergtholdt in Gemeinschaft mit Hrn. Staatsbauprakt. A. Herberger in München, Reg.-Bmstr. W. Kirchbauer in Aachen und Arch. Otto Orlando Kurz in München. Eine lobende Erwähnung fanden die Entwürfe der Hrn. Arch. Richard Senf in Kaiserslautern, O. Deslisle & Ingwersen in München u. J. Beekmann in Groß-Hesselohe.

**Inhalt:** Neubauten auf der Museumsinsel in Berlin. (Schluß). — Der Anteil von August Orth an der Anlage der Berliner Stadtbahn. — Vereine. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachlig, P. M. Weber, Berlin.

Schluß des II. Halbbandes 1907.